

1. ŠIRŠÍ VZTAHY

1.1. ODŮVODNĚNÍ

1.1.1. EVROPA

Město Brno je součástí širšího sídelního systému v rámci Evropy, České republiky a Jihomoravského kraje. V evropském, národním a regionálním prostoru si město vytváří řadu politických, ekonomických a společensko-kulturních vazeb, které ovlivňují jeho relativní polohu a význam vůči ostatním sídlům.

V sídelní struktuře Evropy nemá město Brno z hlediska jeho velikosti jednoduchou pozici. Není natolik velké, aby snadno přitahovalo mezinárodní pozornost, ale ani tak malé, aby vystačilo pouze s místními zdroji. Musí neustále bojovat o svoje zviditelnění, zvyšovat svoji přitažlivost efektivním zhodnocením svých kvalit a nabídkou nových konkurenceschopných inovací. Základem pro tento dynamický, atraktivní profil města musí být precizní vyhodnocení aktuálně nosných kvalit města včetně možností jejich rozvoje a znalost současných trendů zkvalitňování všech oblastí života moderního města.

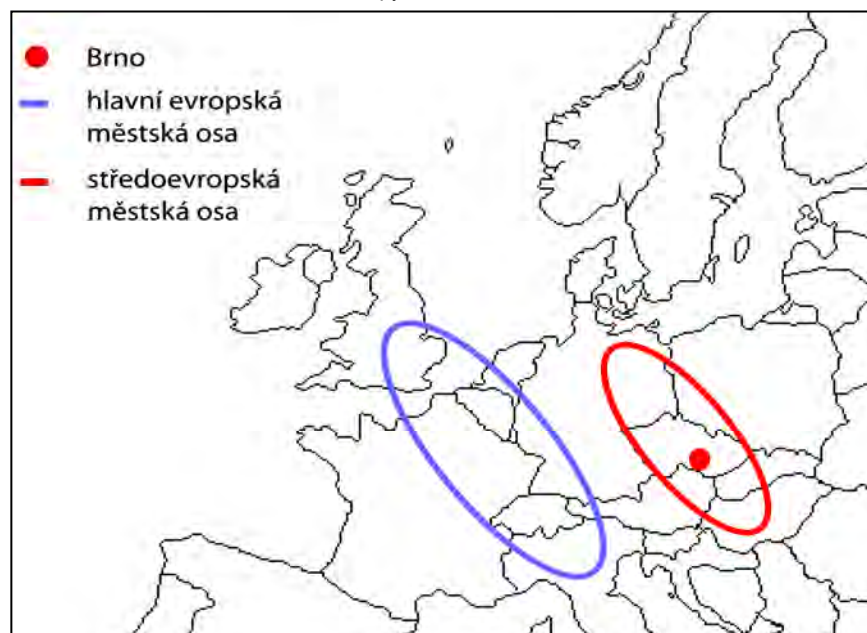
Z hlediska širších vztahů to znamená získat ze všech potenciálních vazeb maximum pozitivních efektů. Čím budou tyto vztahy mocnější, tím bude město silnější a bude více vidět.

V makroměřítku je Brno součástí městské rozvojové osy Berlín – Praha – (Katovice) – Vídeň – Bratislava – Budapešť – (Terst), intenzivnější přeshraniční ekonomické a společenské vazby lze však zasadit do úžeji vymezeného prostoru tzv. euroregionu Centropie schematicky vymezeného regiony Jižní Moravy, Burgenlandu, Dolního Rakouska, Vídně, Bratislavského kraje, Trnavského kraje a maďarských žup Győr-Moson-Sopron a Vas (cca 7 miliónů obyvatel). V rámci takto vymezeného přeshraničního regionu jsou nejvýznamnější především historicky podložené vazby na Vídeň, jako ekonomicky a kulturně dominantní centrum. Tyto vazby byly v minulém století zlikvidovány existencí „železné opony“ a nové vztahy se jen pozvolna obnovují. Se stále se zvyšující mobilitou obyvatelstva a prosazováním myšlenky jednotné Evropy lze předpokládat radikální nárůst významu vztahu Brna a této důležité evropské metropole. Závažnost této vazby zvýšil ještě nový geopolitický fakt osamostatnění Slovenska, který znamená vznik nového dynamického prostoru mezi dvěma hlavními městy v těsné vzdálenosti, Vídní a Bratislavou (Twin City).

V nadnárodním srovnání náleží Brno do kategorie měst vyšší střední populační velikosti. V mezinárodní dělbě práce je pravděpodobnou rolí města jako střediska s vysokým podílem průmyslu s vyšší přidanou hodnotou, popř. navázaným komplexem služeb vědy a výzkumu, technických služeb pro podniky či služeb nevyžadujících prostředí velké aglomerované ekonomiky (rutinní služby, backoffices).

Podoba i myšlení byly po staletí formovány tím, že Brno vždycky bylo, je a bude městem mezi Prahou a Vídní, a to nejen geograficky, ale i symbolicky.

Obr. 1: Postavení Brna v rámci Evropy



Mezinárodní dohody vymezují na území města Brna nebo v jeho bezprostřední vzdálenosti základní dopravní koridory zajišťující rozvoj evropské dopravní sítě.

Transevropské koridory

IV. Transevropský Multimodální Dopravní koridor v trase: Skandinávské státy – Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Istanbul, v našem měřítku pak úsek:

- pro automobilovou dopravu v trase Drážďany – Praha – Brno – Bratislava (D8 – D1 – D2),
- pro železniční dopravu v trase Drážďany – Praha – Kolín – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Bratislava (I. železniční koridor podle národního číslování) s doplňkovou trasou Kolín – Havlíčkův Brod – Brno.

VI. Transevropský Multimodální Dopravní koridor v trase: Pobaltské republiky – Varšava – Ostrava – Brno – Vídeň – Graz – Itálie – Slovinsko – Chorvatsko, v našem měřítku pak úsek:

- pro automobilovou dopravu v trase Katowice – Ostrava – Brno – Mikulov – Vídeň (D 47 – D1 – R 52 – A5),
- pro železniční dopravu v trase Katowice – Ostrava – Přerov – Břeclav – Vídeň (II. železniční koridor podle národního číslování) s doplňkovou trasou Přerov – Brno – Břeclav.

Dopravní infrastruktura – program TINA

SILNIČNÍ DOPRAVA

do páteří sítě TINA jsou zařazeny následující dálnice a rychlostní silnice

- D1 – Praha – Brno – Vyškov – Holešov – Lipník nad Bečvou
- D2 – Brno – Břeclav – st. hranice (SK) – Bratislava
- R 52 – Brno – Pohořelice – Mikulov – st. hranice (A) – Vídeň

do doplňkové sítě TINA jsou zařazeny následující dálnice a rychlostní silnice

- R 43 – Moravská Třebová – Brno

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

do páteří sítě TINA jsou zařazeny následující železniční dráhy

- 250 – Berlín – st. hranice (D) – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – st. hranice (A) – Vídeň / Bratislava (IV. multimodální koridor a I. železniční koridor podle národního číslování)

do doplňkové sítě TINA jsou zařazeny následující železniční dráhy

- Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- Přerov – Brno

LETECKÁ DOPRAVA

Do sítě TINA jsou zařazena následující letiště:

- mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany

KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Brno je zařazeno do systému terminálů.

1.1.2. BRNO V ČR, SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR

V sídelním systému České republiky je pozice Brna determinována zejména vývojem ekonomických vztahů vůči Praze, která představuje pro prostor České republiky tzv. gateway city, tj. město, skrze které proudí investice a většina inovací a kde je koncentrována většina rozhodovacích a řídicích složek. Chce se však profilovat jako alternativní sídlo institucí s celostátními rozhodovacími pravomocemi. (Historická tradice soudnictví sahá v Brně až do středověku.) Kvalitní dálniční a železniční spojení s hlavním městem také umožňuje posilovat ty městské funkce, které se s Prahou doplňují: např. podporu vědy, výzkumu, inovací, vzdělávání, specializované výroby či výstavnictví.

Brno jako druhé největší město republiky rozhodně překračuje svým významem ostatní krajská města v ČR a to především koncentrací vzdělávacích funkcí a vybranými funkcemi celostátního významu (centrum justice).

Určité konkurenční působení lze zaznamenat i ve vztazích k dalším “statisicovým” českým městům, zejména pak k Ostravě a Plzni. Soutěž, především v ekonomické oblasti, je dána podobným hospodářským vývojem, poznamenaným masivní deindustrializací

a restrukturalizací výrobní základny. Klíčovou snahou je zvyšování investiční atraktivity města využíváním veškerých lokálních komparativních výhod.

Soulad s Politikou územního rozvoje ČR (PÚR ČR)

Koncept Územního plánu města Brna ve všech třech variantách byl zpracováván v období, ve kterém byla 2× schvalována Politika územního rozvoje ČR – v roce 2006 a v roce 2009. V úkolech, daných politikami územního rozvoje ČR v oblasti územního plánování pro Rozvojovou oblast Brno OB 03, jsou určité rozdíly. V PÚR 2006 je kladen důraz na řešení územních souvislostí přestavby železničního uzlu Brno a územní souvislosti koridoru R43, v PÚR 2008 jsou tyto infrastrukturní stavby stabilizovány a důraz je kladen na rozvoj komerční zóny Brno-jih a s ní související dopravní infrastrukturu. V obecné charakteristice rozvojové oblasti OB 03 je zde kladen silnější důraz na pozici dynamicky se rozvíjejícího krajského města Brna.

Koncept územního plánu zohledňuje ve svém řešení úkoly pro územní plánování z PÚR ČR 2006 i 2008. Pro informaci jsou v následujících kapitolách doloženy vybrané části obou dokumentů.

SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2006

Politika územního rozvoje ČR schválená usnesením vlády ČR č. 561 ze dne 17. 5. 2006 vymezuje rozvojové oblasti a osy, v nichž je cílem vytvořit podmínky pro intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury a tím přispívat k zachování charakteru a ochraně hodnot území mimo rozvojové oblasti a osy.

Rozvojová oblast Brno OB 3 zahrnuje obvody obcí s rozšířenou působností (ORP) Brno, Kuřim, Rosice, Šlapanice, Tišnov, Židlochovice. Oblast má velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části mezinárodní významový přesah. Rozvoj podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními komunikacemi, tak I. tranzitním železničním koridorem. Sílicí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- vyřešit podmínky pro přestavbu železničního uzlu Brno,
- vyřešit umístění koridoru rychlostní silnice R 43 Brno – Moravská Třebová.

Úkoly pro územní plánování:

- řešit územní souvislosti přestavby železničního uzlu Brno:

územní souvislosti přestavby železničního uzlu Brno jsou v zásadě převzaty z platného ÚPmB, kam byly vloženy změnou ÚPmB vyvolanou přestavbou ŽUB z roku 2005. Řešení je upřesněno zejména v názoru na trasu severojižního diametru ve Variantě I.

- řešit územní souvislosti definitivního koridoru R 43:

územní souvislosti definitivního koridoru R 43 na území města Brna jsou v dokumentaci řešeny s určitými rozdíly ve variantách I a II zásadně jinak ve variantě III. Významnou souvislost s definitivním koridorem R 43 a jeho pokračováním jižně od D1 jako R 52 má pro rozvoj jižního segmentu města umístění jižní tangenty R 52 – D2 – D1.

Město Brno je dále součástí rozvojových os OS 5 Katovice – Ostrava – Břeclav – Wien, OS 6 Praha – Jihlava – Brno a OS 10 Brno – Svitavy – Moravská Třebová, rozvoj dopravní infrastruktury těchto os se území města dotýká.

Dále město Brno na svém území řeší následující koridory a plochy dopravy:

Železniční doprava

- koridory vysokorychlostní dopravy

VR 1 Praha – Brno – Wien, Brno – Přerov – Ostrava, Brno – Břeclav – Wien. Poloha koridoru v prostoru letiště Brno – Tuřany byla stabilizována v řešení urbanistické studie rozvojových zón Letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa, Šlapanice (návrh 2006) a je převzata do konceptu ÚPmB.

- koridory konvenční železniční dopravy

ŽD 1 Brno – Přerov, OE 61 Havlíčkův Brod – Brno. Trasy jsou na území města stabilizovány.

Silniční doprava

- koridory rychlostních silnic R 43 Brno – Boskovice – Moravská Třebová. Územní souvislosti jsou popsány výše.

SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008

Politika územního rozvoje ČR 2008 schválená usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009 vymezuje rozvojové oblasti a osy, v nichž je cílem při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Rozvojová oblast Brno OB 3 zahrnuje obvody obcí s rozšířenou působností (ORP) Brno, Blansko, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov, Šlapanice, Tišnov, Vyškov, Židlochovice. Území je ovlivněné dynamikou rozvoje krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam; rozvoj podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními silnicemi, tak I. tranzitním železničním koridorem; silící mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy.

Úkoly pro územní plánování:

- vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih:
 - v konceptu je řešeno variantně v závislosti na velikosti komerční zóny Brno-jih.
- vytvořit územní podmínky pro rozvoj rekreačního potenciálu okolí Brna:
 - nejvýznamnější hodnoty přírodního prostředí města jsou chráněny vymezením nezastavitelného území, rekreační potenciál je ve vybraných územích volně krajiny podpořen variantně vymezenými rekreačními oblastmi.

Město Brno je dále součástí rozvojových os OS 5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno, OS 9 Brno – Svitavy/Moravská Třebová a OS 10 (Katovice -) hranice Polsko/ČR- Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR/Slovensko (- Bratislava), jejichž rozvoj dopravní infrastruktury se území města dotýká.

Dále město Brno na svém území řeší následující koridory a plochy dopravy:

Železniční doprava

- koridory vysokorychlostní dopravy
 - VR 1 Praha – Brno – hranice ČR/Rakousko, resp. SR (- Wien, Bratislava), Brno – Přerov – Ostrava – hranice ČR/Polsko (- Katovice). Poloha koridoru v prostoru letiště Brno – Tuřany byla stabilizována v řešení urbanistické studie rozvojových zón Letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa, Šlapanice (návrh 2006) a je převzata do konceptu ÚPmB.
- koridory konvenční železniční dopravy
 - ŽD 1 Brno – Přerov, ŽD 7 Pardubice – Česká Třebová – Brno, C-E 61 Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Trasy jsou na území města stabilizovány.

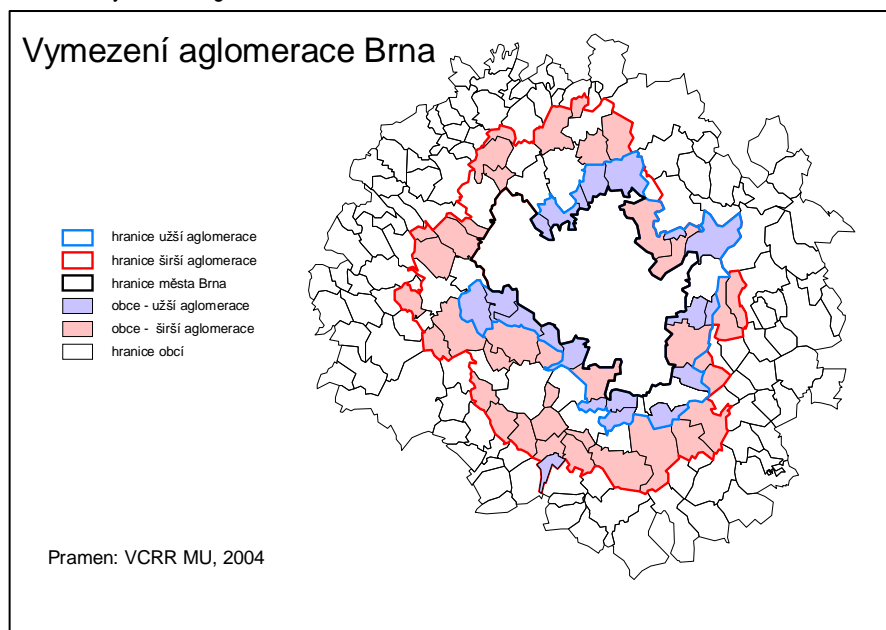
Silniční doprava

- koridory rychlostních silnic R 43 Brno – Svitavy/Moravská Třebová. Územní souvislosti jsou popsány výše.

1.1.3. BRNO A REGION

Jihomoravský kraj je regionem monocentrickým s výraznou dominancí Brna. Většina intenzivních ekonomických a společenských vazeb a interakcí se odehrává na regionální úrovni v prostoru **městské aglomerace** zahrnující jádrové město a jeho zázemí.

Obr. 2: Vymezení aglomerace města Brna



Pro vymezení aglomerace města lze použít řadu procesů, z nichž každý si vytváří různě rozsáhlou sféru vlivu. Není proto možné chápat vymezenou aglomeraci jako daný prostor – jde o dynamické území proměnlivé v závislosti na prostorové variabilitě sledovaného procesu v čase.

Vedle dostředivých územně-ekonomických vztahů zastoupených např. dojížděním do zaměstnání či za službami lze zaznamenat řadu odstředivých tendencí, přičemž funkční území města přesahuje jeho administrativní hranice. Příkladem procesů a jevů odehrávajících se mimo administrativní území Brna a přitom významně ovlivňujících fungování města je především **suburbanizace** (rezidenční, komerční). Suburbanizační/dekoncentrační procesy patří mezi hlavní trendy vývoje postsocialistických měst. V období socialismu byly výrazně potlačeny a jejich současná dynamika je i proto velmi vysoká. U řady evropských měst srovnatelných s Brnem se ekonomický a demografický rozvoj přesunuje mimo městská jádra, do suburbánních prostor. Administrativně vymezené město přestává být funkční jednotkou – jednotkou ekonomického a prostorového plánování se stávají tzv. **metropolitní areály**.

Přírodní podmínky území města a jeho okolí charakterizuje poloha na pomezí rovinaté krajiny říčních niv a teras Dyjsko-svrateckého úvalu a členité krajiny Brněnské vrchoviny. Využití krajiny je historicky utvářeno rozšiřujícím se urbanizovaným prostředím městského nebo venkovského charakteru, s postupně ubývajícím zemědělskou krajinou, dlouhodobě stabilizovanou krajinou lesní a četnými přechodnými partii krajiny se smíšeným využitím.

Město Brno a jeho okolí má celou řadu přírodně cenných území. O jejich hodnotě vypovídá i to, že je přímo na území města vyhlášeno 30 zvláště chráněných území, leží zde část CHKO Moravský kras a zasahují do něj dva přírodní parky. Tyto přírodní plochy jsou nedílnou součástí obrazu města a významně zvyšují obytnou hodnotu mnohých částí města a přilehlých území.

Program rozvoje Jihomoravského kraje

Dokument Program rozvoje kraje (PRK) lze obecně charakterizovat jako základní střednědobý programový dokument k podpoře regionálního rozvoje na úrovni kraje s důrazem na sociálně ekonomickou sféru. Jedná se ve své podstatě o množinu opatření cílených k podpoře ekonomického a sociálního rozvoje kraje, která by měla být ve stanoveném plánovacím období realizovatelná dostupnými finančními zdroji (včetně zdrojů EU). Vedle podpůrných programů finanční povahy tento dokument zahrnuje i směry rozvoje a odpovídající opatření nefinanční povahy, jako jsou politiky, nástroje, organizační úkoly, politická podpora (lobbying), doporučení pro ústřední správní orgány, vymezení územních priorit a klíčových projektů v rámci daného odvětví apod.

Jako základní cíl regionálního rozvoje Jihomoravského kraje byla pro potřeby "Programu rozvoje Jihomoravského kraje" stanovena následující strategická vize: Podstatné zvýšení globální konkurenceschopnosti Jihomoravského kraje s důrazem na komplexní rozvoj lidských zdrojů, zvýšení hospodářského významu a přínosu cestovního ruchu, zlepšování kvality života a trvale udržitelný rozvoj.

Tato vize by měla být naplněna prostřednictvím 18 cílů členěných do většího počtu dílčích opatření. Cíle jsou formulovány následujícím způsobem:

- růst ekonomiky kraje srovnatelný s ukazateli EU, opírající se o příznivé podnikatelské prostředí a intenzifikaci vlastních rozvojových zdrojů a rozhodujících ekonomických aktivit,
- zvýšit zaměstnatelnost obyvatelstva a zkvalitnit nabídku pracovních míst s cílem snížení míry nezaměstnanosti,
- podporovat rentabilní a trvale udržitelné hospodaření diverzifikovaného a multifunkčního zemědělství a lesnictví na bázi integrace zemědělské, energetické a environmentální rozvojové politiky s využitím specifického potenciálu kraje,
- rozvíjet venkovský prostor jako prosperující, atraktivní, kulturní a integrované území, podporované funkční infrastrukturou a dostupnou občanskou vybaveností harmonicky spjatou s venkovskou krajinou a využívající potenciál krajiny, přírodní a středoevropské kulturní dědictví,
- všestranně rozvíjet území a sídla kraje,
- rozvíjet podmínky pro vzdělání, snižovat rozdíly ve vzdělanosti a celkově zvyšovat vzdělanost obyvatelstva,
- zlepšovat životní podmínky a kvalitu života obyvatel,
- rozvíjet kulturu, sport, tradice a volnočasové aktivity,
- zkvalitnit dopravní síť kraje a jeho vnější napojení, technický stav a vybavenost dopravní infrastruktury s důrazem na všeobecně vyšší úroveň veřejné dopravy,
- zabezpečit dostatečný objem kvalitní pitné vody z povrchových a podzemních zdrojů a její dodávky technicky dokonalými veřejnými vodovody. Zajistit důslednou ochranu vodních zdrojů v nezbytném rozsahu a čistotu povrchových vod především napojením sídel na kanalizační soustavy a ČOV a ochranu před účinky velkých vod,
- plná dostupnost telekomunikačních služeb a informačních sítí v celém regionu v technické úrovni plně kompatibilní s EU. Dostatečné zásobování energiemi a kvalitními rozvodnými sítěmi. Rozvoj infrastruktury pro integrované záchranné systémy,
- zavedení systému trvale udržitelného rozvoje v ochraně a tvorbě kulturní krajiny s eliminováním dopadů vlivů lidské činnosti na životní prostředí,
- vytvořit závazné koncepce rozvoje a udržování kvality životního prostředí včetně kontrolních mechanismů, omezovat spotřebu neobnovitelných zdrojů energie a surovin, preferovat rozvoj a produkci obnovitelných energetických a surovinových zdrojů,
- podporovat rozvoj cestovního ruchu jako významného zdroje ekonomického růstu kraje,
- vytvářet podmínky pro cestovní ruch,
- podporovat specifické formy cestovního ruchu,

- rozvoj mezikrajských vztahů a spolupráce v souladu se zájmy ČR,
- rozvoj oboustranně výhodných vztahů s regiony v zahraničí v souladu se zájmy ČR.

Většina nastavených cílů a opatření se svým působením týká sice celého území Jihomoravského kraje, nicméně řada činností se samozřejmě ve značné míře vzhledem ke své povaze dotýká také města Brna, jakožto největšího města a zároveň největšího hospodářského i administrativního centra kraje. Explicitně je však Brno zmíněno pouze v následujících opatřeních:

- opatření A.1.1.4
 - ◊ „Posilování podnikatelských a obchodních aktivit jako důležitého faktoru míry zhodnocení hospodářského výsledku regionu“, kde se hovoří o rozvoji a posilování pozice společnosti Veletřhy Brno, a.s.,
- opatření A.1.1.6
 - ◊ „Prohlubování institucionální podpory podnikání včetně posílení funkce a postavení podnikatelské samosprávy“, kde patří k podporovaným aktivitám také Rozvoj podnikatelských inkubátorů s využitím systému EU, realizovaného v BIC Brno,
- opatření C.1.1.1
 - ◊ „Podpora koncepčního rozvoje území a využití jeho vnitřního potenciálu“, kde patří k podporovaným aktivitám i Program rozvoje krajského města Brna s vazbami na PRJmK,
- opatření D.1.1.7
 - ◊ „Podpora výrazného zvýšení provozu a využití a dalšího rozvoje letiště Brno–Tuřany“,
- opatření G.1.1.1
 - ◊ „Využití obchodní aktivity v kraji pro vzájemně výhodné zhodnocení produkce ekonomických subjektů zejména sousedních krajů“, náplň tohoto opatření je kromě jiných specifikována také aktivitou Podpora projektů na rozvoj a posilování pozice akciové společnosti Veletřhy Brno v prezentaci firem, působících v ostatních, zejména okolních krajích,
- opatření G.1.1.3
 - ◊ „Spolupráce a koordinace rozvojových programů územně nadregionálního rozměru v oblasti technické infrastruktury a ochrany ŽP v jiných nadregionálních rozvojových programech“, v jehož rámci se kromě jiného počítá i s podporou využití brněnského letiště,
- opatření G.2.2.6
 - ◊ „Podpora úsilí společnosti Veletřhy Brno a.s. být lídrem veletržních činností ve Střední a Východní Evropě“,
- opatření G.2.2.7
 - ◊ „Podpora provázanosti dostatečné a kvalitní sítě technické infrastruktury, zejména dopravní, v kraji, srovnatelné s přílehlými regiony Západní Evropy (dálnice a rychlostní silnice, železnice včetně železničního uzlu Brno, letiště Brno – Tuřany)“.

Soulad s ÚPD kraje

Územně plánovací dokumentací nadřazenou Územnímu plánu města Brna je Územní plán velkého územního celku Brněnské sídelní regionální aglomerace schválený vládou ČSR v roce 1985 a dosud platný.

Jihomoravský kraj pořídil v roce 2004 Územní prognózu Jihomoravského kraje zpracovanou v rozsahu konceptu územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC). Projednávání územní prognózy jako konceptu ÚP VÚC bylo pozastaveno; nicméně územní prognóza je projednaným územně plánovacím podkladem. Z pohledu využití území je snahou všech variant konceptu nabídnout konkurenceschopné plochy vůči plochám v obcích v kontaktní zóně města tak, aby se vytvořily předpoklady pro zpomalení nebo zastavení spontánní suburbanizace. Dále jsou do konceptu ÚPmB zapracovány průměty prognózy jednotlivých systémů. Zejména se jedná o územní systém ekologické stability (aktualizovaný územně-technický podklad ČR) a některé části dopravních systémů jako je rozšíření dálnice D1, trasa jihozápadní tangenty, trasa jihovýchodní tangenty, rychlostní komunikace R 43 a rozvoj letiště Tuřany.

Další územně plánovací dokumentací nadřazenou Územnímu plánu statutárního města Brna je Územní plán velkého územního celku CHKO Moravský kras, schválený v roce 1998, který částečně zasahuje na území města Brna.

Požadavky vyplývající z těchto dokumentací ve vazbě na sousední územní obvody jsou respektovány a zapracovány do konceptu.

Do konceptu územního plánu jsou dále variantně zapracovány strategické rozvojové zóny, které územní prognóza umísťuje v jihovýchodním sektoru města a v okrese Brno-venkov na území obcí Šlapanice, Kobylnice, Sokolnice a jejich územní dopady na město Brno a jeho systémy.

V červnu 2009 byly zpracovány Zásady územního rozvoje (ZUR) Jihomoravského kraje, které jsou v současné době projednávány. K termínu dokončení variant konceptu 02.2010 nebylo projednávání ZUR ukončeno.

1.1.4. KONTAKTNÍ ÚZEMÍ MĚSTA

Vyhodnocení vztahu města Brna k okolním obcím je součástí odůvodnění konceptu územního plánu s cílem popsat a vysvětlit návaznosti jádrového města aglomerace na jeho bezprostřední okolí. V rámci řešení širších vztahů jsou sledovány pouze obce sousedící s městem Brnem a některé vybrané další, kde je vzájemné ovlivnění zřetelné (např. Kuřim, Střelice). Celkem je do takto pojatého pasportu zahrnuto 35 obcí.

Byly prostudovány existující dostupné ÚPD obcí a tak získány informace a přehled o dění a záměrech za hranicí města Brna. Některé závěry jsou zobrazeny v samostatném výkresu č. **O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce**. Základem pro vytvoření výkresu byla zpracovaná pasportizace vybraných obcí pro potřeby Prognózy JMK. Byla převzata struktura informací z uvedené pasportizace (plochy rezidenční, plochy sportu, plochy pracovních aktivit a plochy sídelní zeleně), kterou jsme dále rozšířili o položky důležité z pohledu podrobnosti zpracování územního plánu města Brna (velké zahrádkové lokality, návrhové plochy zeleně mimo sídla, návrhové vodní plochy, plochy transformace). Výkres zobrazuje právní stav, tzn. schválené územní plány obcí včetně schválených změn, k datu 31. 12. 2006.

Poznámka:

Vzhledem k velkému časovému rozpětí zpracování jednotlivých ÚPD obcí (1994 – 2006) jsou demografické údaje porovnávány s daty získanými ze sčítání v letech 2001 a 2004. V době zpracování nebyly ještě k dispozici aktuální údaje za rok 2006.

Obce jsou v tabulkách a grafech řazeny tak, že počátek je na severu (Kuřim) a dále, jak po sobě následují ve směru pohybu hodinových ručiček. V odřezcích souhrn charakteristik a podrobná strukturovaná data, jsou pro jednodušší vyhledávání obce řazeny abecedně.

1.1.4.1. Vymezení rozsahu kontaktního území města

Jedná se o vybrané obce sousedící s hranicí města Brna a obce v jejich sousedství, jejichž fungování či rozvoj má (nebo nemá) vliv (žádoucí nebo nežádoucí) na provoz či rozvoj města Brna. Dále jsou to vybrané obce, v jejichž katastru se uvažuje o vedení tras dopravních a inženýrských sítí, apod., kdy je potřeba komunikovat s obcemi a koordinovat konkrétní trasování, anebo je komunikování tradičním udržováním místních zvyků, spolkového a společenského života.

Seznam 35 obcí

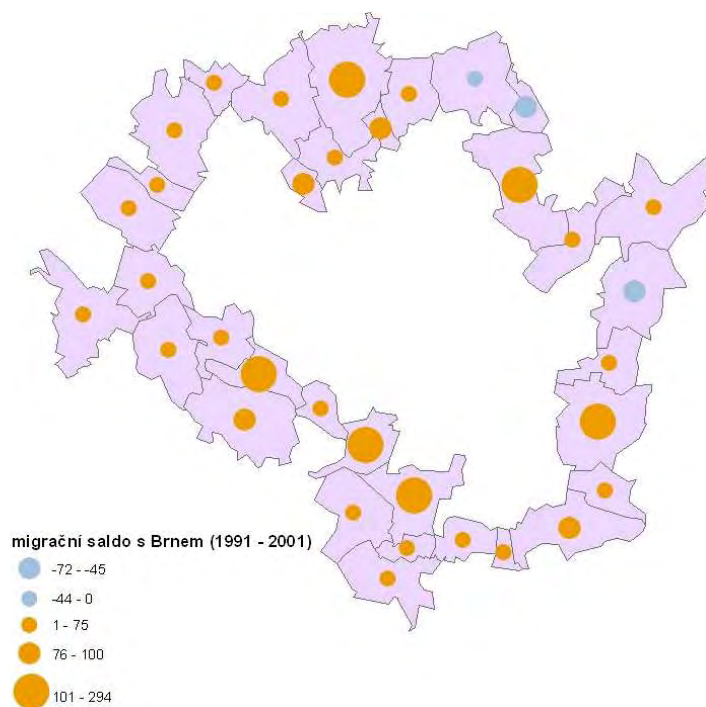
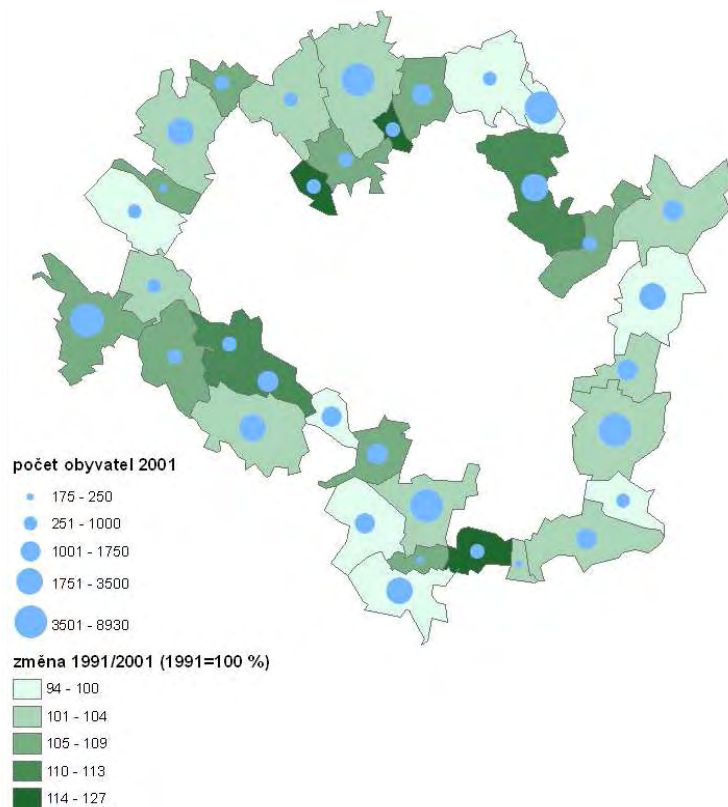
Zvýrazněné obce jsou zpracovány podle zapůjčených ÚPD

Adamov	Kuřim	Ostopovice	Sokolnice
Bílovice nad Svitavou	Lelekovice	Ostrovačice	Střelice
Česká	Moravské Knínice	Otmarov	Šlapanice
Hvozdec	Modřice	Podolí	Troubsko
Chudčice	Mokrá – Horákov	Popovice	Veverská Bítýška
Jinačovice	Moravany	Popůvky	Veverské Knínice
Jiříkovice	Nebovidy	Rebešovice	Vranov
Kanice	Ochoz u Brna	Rozdrojovice	Želešice
Kobylnice	Omice	Řícmanice	

1.1.4.2. Sociodemografická východiska

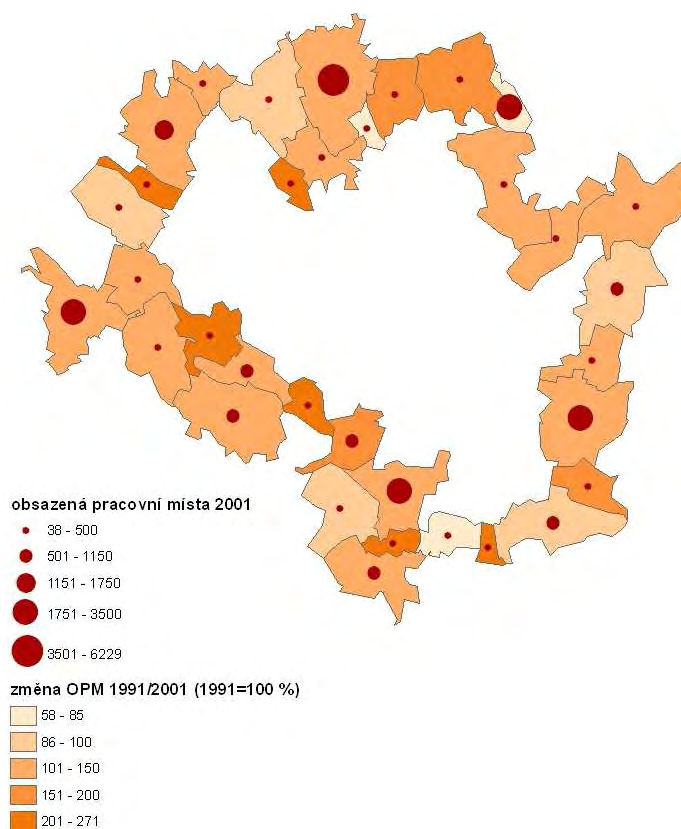
Vývoj počtu obyvatel, migrační saldo

- Ve většině obcí zájmového území došlo k alespoň mírnému navýšení počtu obyvatel v období 1991 – 2001. Tento vývoj lze spojit se širším trendem zvyšování migrační atraktivity okresu Brno-venkov a to zejména na úkor Brna-města (Brno je s okresem Brno-venkov migračně ztrátové od roku 1991 a tento stav zůstává zachován i ve vývoji vzájemných migračních vztahů po roce 2000).
- Vliv suburbanizace na populační vývoj je patrný rovněž na příkladu obcí populačně ztrátových v hodnoceném období – tyto obce většinou vykazovaly malé či dokonce záporné hodnoty migračního salda (např. Rajhrad, Ostopovice, Vranov), resp. migračního salda s Brnem (Mokrá – Horákov, Adamov).
- Ukazatel migračního salda (alternativně relativizovaný k velikosti obce) velice pravděpodobně koreluje významně s dalšími ukazateli, jako jsou např. ukazatele nové bytové výstavby či změny demografické/vzdělanostní struktury obyvatelstva. Souvislost migračních vztahů s Brnem a objemy nové výstavby je zvlášť patrná např. u Bílovic nad Svitavou, Rozdrojovic, České, Moravan či Jinačovic.



Vývoj počtu obsazených pracovních míst

- V suburbánním pásu Brna dochází k určitým změnám pracovních funkcí středisek. Nejmarkantnějším je znatelný pokles počtu pracovních míst v tradičních průmyslových střediscích Adamov a Mokrá-Horákov.
- Naopak řada menších sídel pracovně těží z umístění nových investic, byť jejich přínos v absolutním vyjádření není velký (Lelekovice, Moravany, Popůvky).
- Další větší blízká centra jako např. Kuřim, Rosice, Šlapanice či Modřice (v určitém smyslu lze do této skupiny zařadit i Veverskou Bítýšku) zaznamenala sice útlum tradičních podniků, nicméně ten byl kompenzován vznikem nových pracovních příležitostí. Tato centra tak zůstávají významnými pracovními středisky pro menší obce v zázemí Brna – současně lze očekávat, že například Kuřim či Modřice budou ve vybraných sektorech stále významnějšími pracovními středisky i pro obyvatele Brna (jde zejména o průmyslovou výrobu vytěsňovanou z jádrového města), důležitými pracovními subcentry brněnského metropolitního regionu se všemi obslužnými a logistickými důsledky.

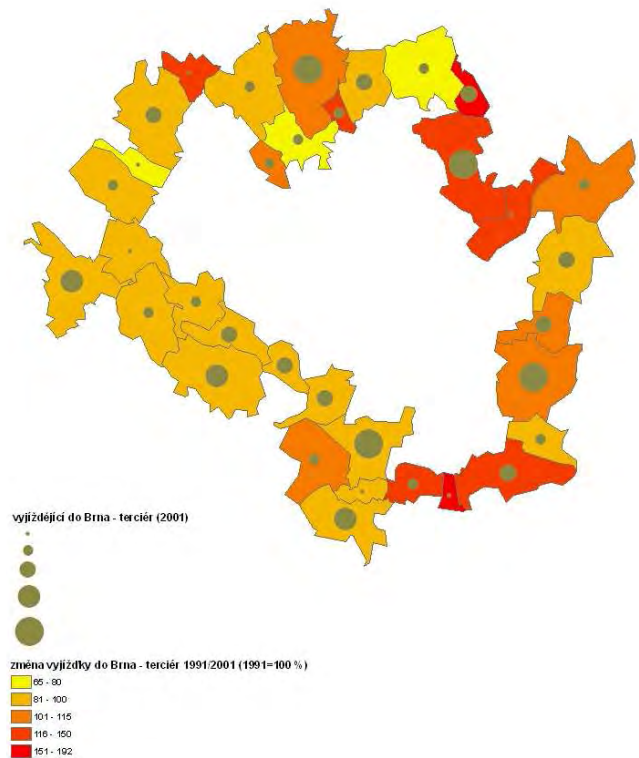
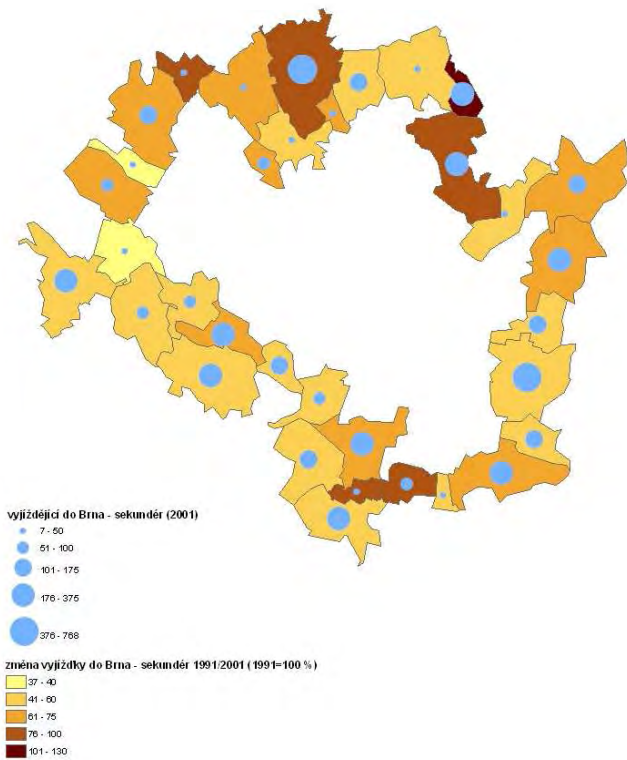
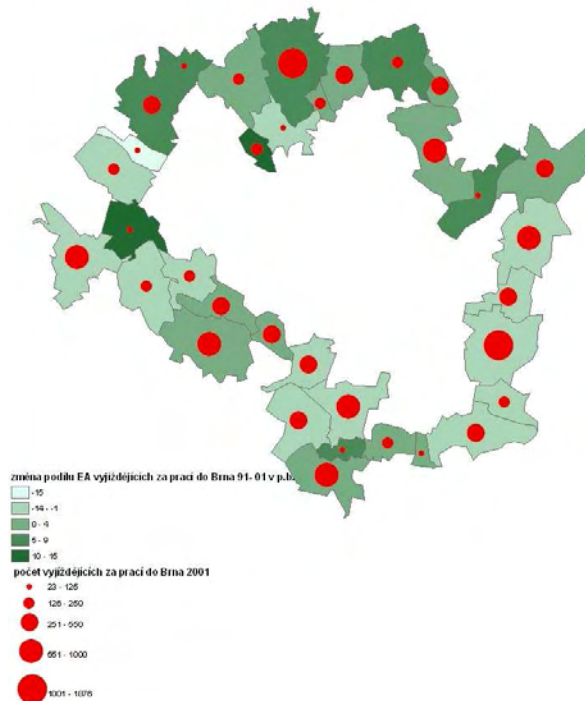


Změny ve vyjízdce za prací do Brna, počet vyjíždějících

Změny ve vyjízdce za zaměstnáním do Brna jsou výsledkem komplexního působení několika procesů – viz odrážky. V zásadě platí, že přes relativní snížení dojíždky do Brna z obcí v nejtěsnějším zázemí zůstávají zpravidla populačně největší sídla stále v absolutních číslech nejvýznamnějšími centry pracovní vyjíždky do Brna (Kuřim, Šlapanice, Modřice). Především u Modřic, v menší míře pak i u Kuřimi lze však na základě hodnocení oboustranných pracovních vazeb hovořit o vytvoření recipročních vztahů – jde tedy o první osy vývoje metropolitního pracovního areálu (hypoteticky lze uvažovat o určité dělbě práce v rámci tohoto areálu, kdy rutinní činnosti průmyslové či kancelářské povahy a logistické povahy budou ve stále větší míře lokalizovány v jeho okrajovějších lokalitách).

- Utlumení průmyslové výroby v samotném jádrovém městě vyvolalo logicky plošné snížení podílů dojíždky do tohoto sektoru (výjimkou je Adamov, který zaznamenal opravdu významný pokles pracovních příležitostí a to zejména v průmyslu – tento úbytek je pak kompenzován mj. dojíždkou do Brna). V řadě obcí snížení dojíždky do brněnského průmyslu přispělo k celkovému snížení podílu EA vyjíždějících do Brna za prací.
- Faktorem hovořícím pro vyšší míru pracovní integrace k Brnu může být rezidenční suburbanizace – noví migranti zůstávají vázání k pracovním místům v Brně a působí ve smyslu zvyšování podílu vyjíždějícího obyvatelstva v dané obci a to zejména v sektoru služeb (Kuřim, Bílovice).
- Očekávaná decentralizace pracovních příležitostí už nyní částečně potlačuje vyjíždku či dojíždkové toky přeorientoává do dílčích pracovních center v aglomeraci. Struktura těchto středisek v zázemí je zatím relativně nejasná (příkladem mohou být např.

Moravany) a dominance Brna jako pracovního centra v monocentrickém regionu je doposud jednoznačná (zejména v oblasti terciérního sektoru).



Vybrané charakteristiky kontaktního území města Brna

Tab. č. 1 Srovnávací tabulka nárůstu počtu obyvatel ze sčítání v letech 2001 a 2004.

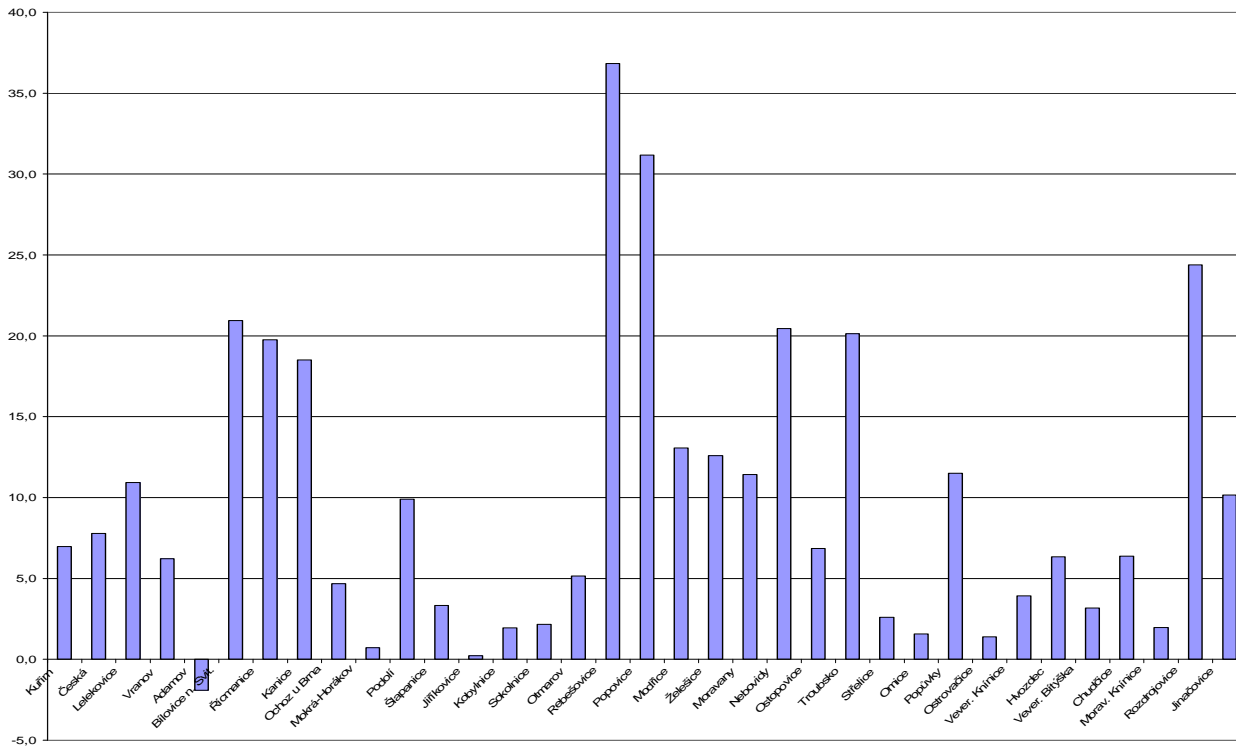
Poř. čís.	Název obce	2001			2004			2001- 2004		
		Počet obyvatel	Ekonomicky aktivní	Vyjíždějící za prací	V obci	Vyjíždějící studenti	Počet obyvatel	Počet podnik. subjektů	% nárůst počtu obyvatel	absolutní nárůst obyvatel
1	Kuřim	8930	4597	3900	1907	584	9552	1853	7,0	622
2	Česká	655	319	237	25	122	706	162	7,8	51
3	Lelekovice	1362	684	559	55	151	1511	350	10,9	149
4	Vranov	595	311	243	23	65	632	153	6,2	37
5	Adamov	4970	2542	2176	1119	348	4875	816	-1,9	-95
6	Bílovice n. Svít.	2302	1181	996	125	164	2784	515	20,9	482
7	Řícmanice	572	264	198	6	86	685	143	19,8	113
8	Kanice	486	236	196	42	43	576	111	18,5	90
9	Ochoz u Brna	1090	527	450	42	125	1141	223	4,7	51
10	Mokrá-Horákov	2587	1429	1236	419	141	2606	460	0,7	19
11	Podolí	1010	500	407	49	111	1110	207	9,9	100
12	Šlapanice	6214	3151	2600	349	411	6422	1453	3,3	208
13	Jiřkovice	869	432	369	54	109	871	161	0,2	2
14	Kobylnice	819	390	327	20	120	835	138	2,0	16
15	Sokolnice	1748	814	669	168	106	1786	311	2,2	38
16	Otmarov	175	82	71	4	24	184	26	5,1	9
17	Rebešovice	524	274	226	5	102	717	113	36,8	193
18	Popovice	247	134	112	8	35	324	68	31,2	77
19	Modřice	3504	1844	1505	439	241	3962	934	13,1	458
20	Želešice	1175	566	445	90	75	1323	256	12,6	148
21	Moravany	1208	650	519	99	154	1346	290	11,4	138
22	Nebovidy	435	217	179	29	70	524	104	20,5	89
23	Ostopovice	1298	673	536	39	169	1387	298	6,9	89
24	Troubsko	1580	828	677	86	191	1898	429	20,1	318
25	Střelice	2537	1216	1009	222	153	2603	480	2,6	66
26	Omice	694	345	266	18	120	705	144	1,6	11
27	Popůvky	599	319	250	24	70	668	137	11,5	69
28	Ostrovačice	575	286	234	65	53	583	116	1,4	8
29	Vever. Knínice	813	400	330	58	84	845	168	3,9	32
30	Hvozdec	205	91	71	6	29	218	56	6,3	13
31	Vever. Bítýška	2790	1394	1171	431	200	2879	572	3,2	89
32	Chudčice	657	308	274	17	72	699	126	6,4	42
33	Morav. Knínice	763	360	309	26	97	778	142	2,0	15
34	Rozdrojovice	570	273	212	9	71	709	139	24,4	139
35	Jinačovice	522	249	170	16	79	575	100	10,2	53
	Celkem	55080	27886	23129	6094	4775	59019	11754		3939

Nárůst počtu obyvatel v kontaktním území Brna

Absolutní hodnoty nárůstu obyvatelstva v kontaktním území města Brna dosáhly počtu 3 939 nových obyvatel 35 obcí v období let 2001-2004. Za předpokladu kontinuity tohoto růstu i v období let 2004-2007 bychom dospěli přibližně k nárůstu o 8 000 obyvatel, což se rovná cca 1 % obyvatel Brna. Přitom rozvojový potenciál v tomto území (1 169 ha) lze přirovnat k nabídce návrhových ploch města Brna.

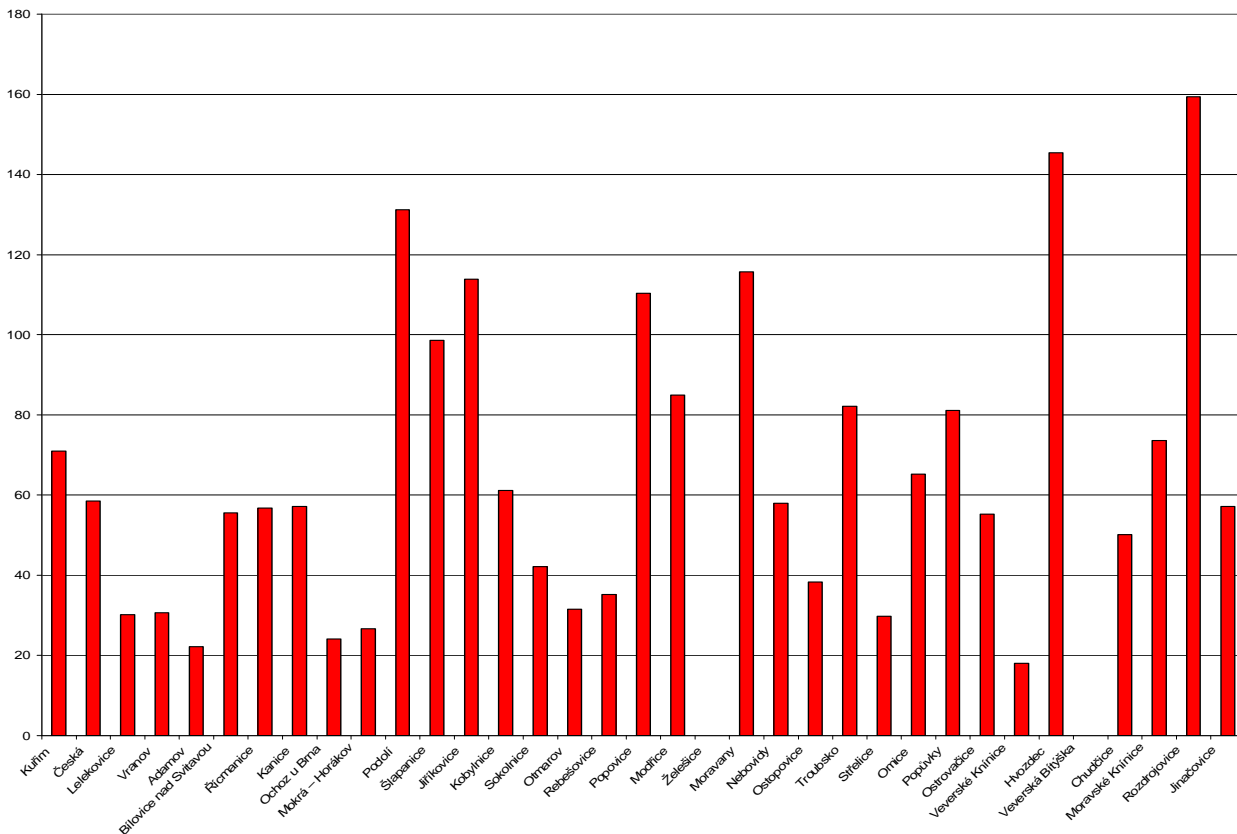
Graf č. 2 – procentuelní nárůst počtu obyvatel (2001 – 2004)

procentuelní nárůst počtu obyvatel v letech 2001 - 2004



Graf č. 3 – nárůst návrhových ploch

Procentuelní nárůst návrhových ploch ve vztahu ke stávajícímu stavu



Tabulka č. 2 Rozvojový potenciál území dle územních plánů okolních obcí

Poř. číslo	Název obce	Stabilizované plochy	Návrhové plochy				Nárůst proti stavu (%)
		Rezidence +Pracovní aktivity +Sport a rekreace (ha)	Rezidence (ha)	Pracovní aktivity (ha)	Sport a rekreace (ha)	Celkem (ha)	
1.	Adamov	49,07	6,46	4,42	0,00	10,88	22,17
2.	Česká	31,89	13,45	4,67	0,53	18,65	58,48
3.	Hvozdec	11,44	12,92	1,57	2,15	16,64	145,45
4.	Chudčice	29,33	11,61	0,00	3,08	14,69	50,09
5.	Jinačovice	20,75	8,21	3,65	0,00	11,86	57,16
6.	Kuřim	258,84	96,43	38,55	48,68	183,66	70,96
7.	Lelekovice	68,12	20,53	0,00	0,00	20,53	30,14
8.	Moravské Knínice	39,83	17,21	12,11	0,00	29,32	73,61
9.	Rozdrojovice	17,77	18,25	5,46	4,62	28,33	159,43
10.	Veverská Bítýška	obec nemá zpracovaný územní plán					
11.	Ostrovačice	69,46	25,93	12,25	0,20	38,38	55,25
12.	Veverské Knínice	56,04	9,84	0,00	0,26	10,10	18,02
13.	Bílovice nad Svitavou	73,55	39,99	0,00	0,85	40,84	55,53
14.	Kanice	35,67	17,60	1,39	1,41	20,40	57,19
15.	Kobylnice	35,74	13,57	8,29	0,00	21,86	61,16
16.	Jířkovice	31,58	28,06	6,03	1,89	35,98	113,93
17.	Modřice	140,14	42,59	62,86	13,62	119,07	84,97
18.	Mokrá – Horákov	82,29	17,91	2,99	1,06	21,96	26,69
19.	Moravany	62,33	58,15	12,36	1,64	72,15	115,75
20.	Nebovidy	16,54	9,18	0,40	0,00	9,58	57,92
21.	Ochoz u Brna	61,56	9,75	2,54	2,54	14,83	24,09
22.	Omice	58,74	25,18	12,92	0,23	38,33	65,25
23.	Ostropovice	30,29	10,31	0,04	1,25	11,60	38,30
24.	Podolí	42,2	16,14	39,23	0,00	55,37	131,21
25.	Popůvky	29,6	8,42	15,59	0,00	24,01	81,11
26.	Rebešovice	33,03	11,59	0,04	0,00	11,63	35,21
27.	Řícmanice	24,46	10,25	1,52	2,11	13,88	56,75
28.	Sokolnice	73,17	26,81	0,00	4,06	30,87	42,19
29.	Střelice	85,18	14,85	9,87	0,59	25,31	29,71
30.	Šlapanice	122,42	56,21	54,28	10,24	120,73	98,62
31.	Troubsko	79,81	44,77	20,17	0,64	65,58	82,17
32.	Vranov	43,19	12,57	0,00	0,65	13,22	30,61
33.	Otmarov	15,71	4,31	0,64	0,00	4,95	31,51
34.	Popovice	12,56	10,60	2,46	0,80	13,86	110,35
35.	Želešice						
Celkem		1842,30	729,65	336,30	103,10	1169,05	63,46

Z uvedených hodnot vyplývá, že rozvojový potenciál území dle územních plánů sledovaných obcí je velmi vysoký a je srovnatelný s nabídkou rozvojových ploch města Brna.

Tabulka č. 3 Srovnávací tabulka soběstačnosti a závislosti obcí na vybavenosti města Brna

		vyšší vybavenost				základní škola				pracovní příležitosti				rekreace		ČOV	
		soběstačnost		závislost		soběstačnost		závislost		soběstačnost		závislost		nabídka pro Brno	není významné	ano vlastní	není přes Brno do Modřic
		2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2				
1	Kuřim																
2	Česká																
3	Lelekovice																
4	Vranov																
5	Adamov																
6	Bílovice n. Svit.																
7	Řícmanice																
8	Kanice																
9	Ochoz u Brna																
10	Mokrý – Horákov																
11	Podolí																
12	Šlapanice																
13	Jiřkovice																?
14	Kobylnice																?
15	Sokolnice																elnice
16	Otmarov																?
17	Rebešovice																
18	Popovice																
19	Modřice																
20	Želešice																
21	Moravany																
22	Nebovidy																?
23	Ostopovice																
24	Troubsko																
25	Střelice																
26	Omice																
27	Popůvky																Troubsko
28	Ostrovačice																
29	Veverské Knínice																
30	Hvozdec																
31	Veverská Bítýška																
32	Chudčice																
33	Morav. Knínice																
34	Rozdrojovice																
35	Jinačovice																
		27 %		87 %		49 %		51 %		24 %		98 %		51 %	49 %	66 %	34 %

1.1.4.3. Závěrečná vyhodnocení

Pozitiva

- Jako velmi pozitivní byl vyhodnocen vztah Brna a Kuřimi. Kuřim má dostatek stávajících i návrhových ploch všech sledovaných typů. To mj. umožňuje vznik nových pracovních příležitostí, dojíždka za prací je významná jak z Kuřimi do Brna tak opačným směrem. Tato skutečnost podporuje úvahy o reálnosti a oprávněnosti vzniku pásového osídlení mezi Brnem a Kuřimi. Toto území má další potenciál pro nové plochy výroby a vybavenosti.
- Potenciál pro nové plochy rekreace nabízí obce Mokrý – Horákov, Modřice a Rozdrojovice.
- Potenciál pro nové plochy výroby a komerce mají obce Moravany, Popůvky, Troubsko a Střelice.

Nejvýznamnější problémy a střety

- Suburbanizace v oblasti Bílovice, Řícmanice, Kanice, (převážně plochy rezidenční) způsobuje zvýšenou dopravní zátěž obytného území Brna v Obřanech a Maloměřicích, zejména na ulici Fryčajova,
- návrh monofunkčního využití rozsáhlých ploch pro výrobu v oblasti Tuřany, Šlapanice,
- záměr zastavět území východně dálnice D 2 na k.ú. Modřice (již vydáno územní rozhodnutí) je v rozporu s požadavkem ochrany říční nivy,
- stávající nedostatek ploch pro vybavenost v Moravanech,
- rozvoj rezidenčních ploch Troubska směrem k dálnici D 1 a jejímu budoucímu křížení s R 43 je potenciálním omezením konkrétního řešení křižovatky.

Charakteristika jednotlivých funkcí

Bydlení

Obce počítají s tím, že nebudou stagnovat, ale porostou. Návrhové počty obyvatel stanovené v jednotlivých územních plánech jsou (ve sledovaném období) dosaženy jen výjimečně a nabídka ploch pro bydlení převyšuje poptávku (stejně jako v Brně i dalších městech a obcích). Místně dochází prostřednictvím změn územního plánu k intenzivnějšímu využívání ploch (např. Česká) a převážná většina změn znamenala přesun ploch z výhledu do návrhu, nebo nepatrné korekce v ÚPD.

Vyšší vybavenost

Z tabulky č. 2 je zřejmá téměř devadesátiprocentní závislost obcí v kontaktním území Brna na využívání vyšší vybavenosti (vztaheno poměrně k počtu obyvatel jednotlivých obcí). Pouze necelá třetina obcí nabízí vybavenost (většinou pro nejbližší menší obce), která odlehčuje městu Brnu. Je to zejména Kuřim, dále Šlapanice a Modřice.

Školy

V oblasti školství jsou obce víceméně soběstačné co se týče mateřských škol a prvního stupně ZŠ, druhý stupeň ZŠ děti navštěvují v devíti ze sledovaných 35 obcí v přilehlých městských částech Brna. Na střední a vysoké školy vyjíždí z obcí 4 775 studentů (bez specifikace do kterého města).

Pracovní příležitosti

Nejvyšší závislost obcí na městě je v oblasti nabídky pracovních příležitostí. Asi třetina obcí nabízí pracovní příležitosti pro své (nejbližší) okolí. Kromě trojice satelitů Kuřim, Šlapanice, Modřice, nabízejí přebytek příležitostí zejména: Mokrý – Horákov, Adamov a Moravany. Například v Mokrém – Horákově vyjíždí za prací z 1 582 ekonomicky aktivních obyvatel 53 % – tj. 841 ekonomicky aktivních obyvatel vyjíždí mimo obec – nejčastěji do Brna, ale i Pozořic a Podolí. Do obce přijíždí z okolních obcí 462 pracujících a 60 školáků.

Prostorové vazby na město

Z tohoto hlediska lze sledovat tři základní vazby obcí v kontaktním území na Brno:

- nemá žádnou vazbu, je prostorově oddělené a ani neovlivňuje hranici Brna,
- již s Brnem na jeho okraji srostla, nebo se ho dotýká svými návrhovými plochami (obec Česká již dorostla k Ivanovicím a protáhla tak kontinuální zástavbu směrem ke Kuřimi, Podolí se dotýká bydlením k.ú. Líšně, i když zatím nesrostlo, Šlapanice se rozvíjejí směrem k letišti a výhledově i ke Slatině. Modřice srostly s Přízřenicemi a v návrhu se dotýkají Holásek a Chřlic. Moravany se již propojují s Moravanskými lány k ulici Vídeňská na západě a na severu se novými plochami pro bydlení rychle blíží k dálnici, která brání v kontaktu s Bohunicemi),
- obce, kterým brání v prorůstání s Brnem existence D1, nebo koridory VRT, či plánovaných komunikací R 43 a R 52. (například Ostopovice, a již vzájemně srostlé Troubsko a Popůvky). V těchto případech záleží na prostupnosti, křížení a vybudování souběžných kolektorů pro zachování (nebo přerušení) kontaktu mezi sousedícími obcemi.

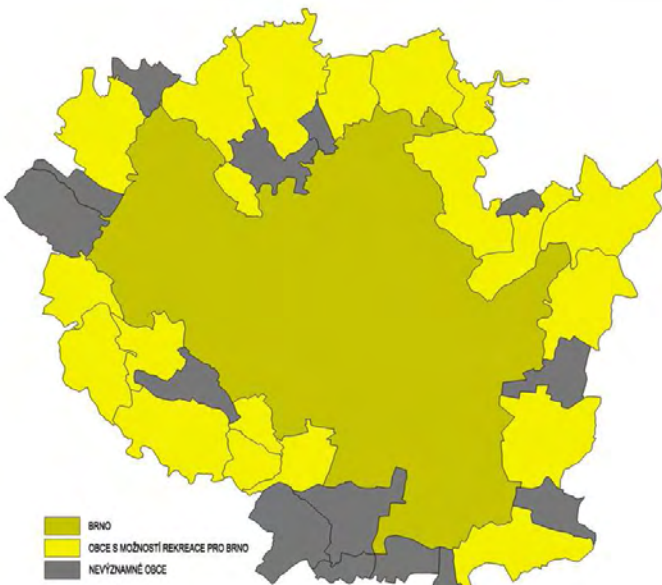
Dalším jevem je postupné srůstání obcí, například Bílovice nad Svitavou, Řícmanice a Kanice, Sokolnice a Telnice, nebo již zmíněné Troubsko a Popůvky.



Nabídka rekreace

50 % obcí v kontaktním území má pro Brno významnější nabídku rekreačního zázemí. Většinou se jedná o přírodní útvary lesů, kopců, krasové útvary a říční nivy a meandry ať už označených jako VKP, nebo území CHKO. Využití pro pěší turistiku, cykloturistiku, nebo jen vycházky. S přílivem turistů a živelným rozvojem rekreace roste značné zatížení území a tím dochází ke ztrátě rekreační hodnoty prostředí. Cílem je podporovat krátkodobou „čistou turistiku“ v okolních lesích a dávat přednost nepřetíženému kvalitnímu prostředí (Lelekovice, Mokrá-Horákov apod.). Některé obce se také potýkají se zátěží tzv. „individuální rekreace“ a bojují s ní formou stavební uzávěry a regulováním dopravy (Popůvky), nebo konečně i odstraňováním staveb (Mokrá-Horákov).

V okolí Brna se vyskytují i další nabídky, například Golfové hřiště v Kuřimi, na východě pak turisticky atraktivní území Slavkovského bojiště (Sokolnice a Kobylnice) nebo areál Velké ceny Brno v Ostrovačicích.

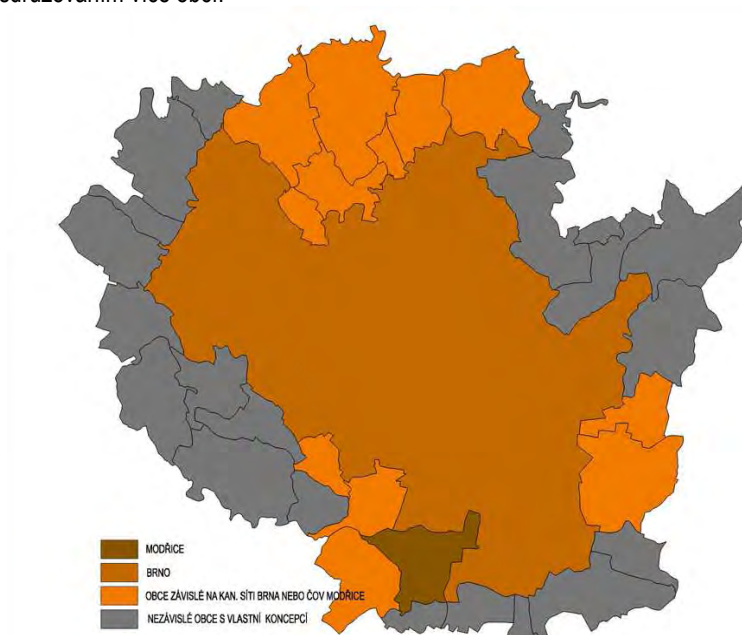


Technická infrastruktura

Zásobování jednotlivých obcí vodou, elektrickou energií, plynem a likvidace odpadů je většinou součástí funkčního systému v rámci menší oblasti nebo celého kraje. Zatížení systému města Brna vykazuje kanalizace – viz samostatný odstavec.

Odkanalizování, čistírny odpadních vod (ČOV)

Na obrázku je patrné, které obce vyhověly požadavku města Brna a místo úpravy svých ČOV vybudovaly kanalizaci a přečerpávací stanice, aby naplnily požadovanou kapacitu čistírny v Modřicích. Jedná se o třetinu obcí, ostatní řeší likvidaci splašků samostatně vlastní ČOV nebo sdružováním více obcí.



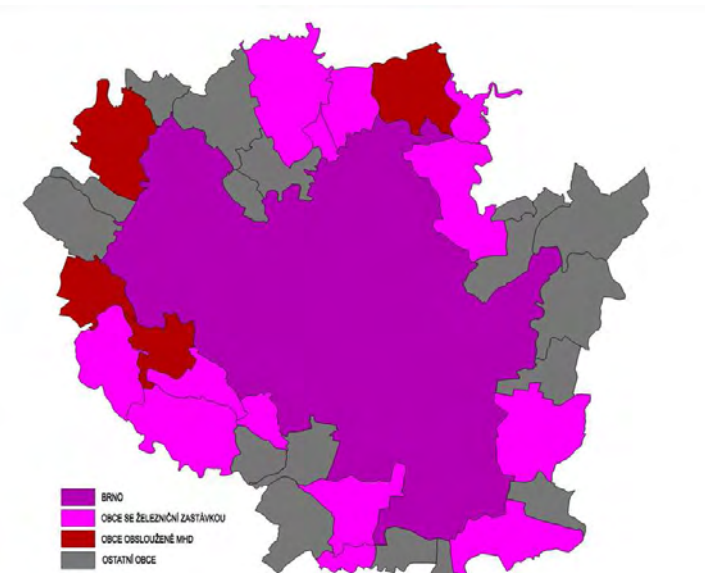
Doprava

Vzhledem k závislosti obcí v kontaktním území na pracovních příležitostech a vyšší vybavenosti Brna je zřejmé zatížení komunikační sítě zejména v ranních a odpoledních špičkách, které se očividně a nekompromisně stále zvyšuje.

Toto zatížení lze zmírnit:

- fungujícím ochranným systémem rychlostních komunikací odvádějících zejména tranzitní dopravu mimo město a obce,
- regulováním výstavby v lokalitách vykazujících nežádoucí zátěž,
- upřednostněním jiné alternativy dopravy – zejména podvyužitě kapacity železnice, protože cyklistická doprava vykazuje stejné symptomy jako IAD (přetížení sítě ve špičkách na „výpadovkách“ z Brna, špatný stav cyklostezek, obce v ÚPD počítají s jejich vedením po stávajících silnicích III. třídy a lesních a polních cestách),
- rozšířením MHD do kontaktního území.

Negativně je vnímána zejména zátěž z dopravy v Maloměřicích a Obřanech od srostlice obcí Bílovice nad Svitavou, Řícmanice a Kanice, které nemají pro IAD jinou alternativu a stále rostou.



Trasy Vysokorychlostních tratí, R 43 a R 52

Obce na sever od dálnice D1, kterých se trasa R 43 dotýká, mají v územních plánech potřebné plochy dlouhodobě vymezeny a stabilizovány (většinou na již vybudovaném tělese). Obce s touto obchvatovou komunikací počítají, protože jim řeší jejich problémy z nadměrné dopravy ze silnic I. třídy – hlavně v České a Kuřimi. I když R 43 nevede přes k.ú. obce, bývá většinou v územních plánech zmiňována jako jistá věc se kterou se dlouhodobě počítá a čeká se pouze na vhodné finanční prostředí nebo dotaci. V Kuřimi je ovšem nově otevřeným tématem tzv. jižní obchvat města, který by při nerealizaci R43 v bystrcké stopě mohl dlouhodobě přetížít svitavskou radiálu a Velký městský okruh v Brně.

Nejistota (způsobená dalším vyhledáváním optimálních variant) nastává počínajíc křížením R 43 a D1 v prostoru mezi Troubskem a Bosonohami a v pokračování jižním směrem již jako R 52 přes obce Ostopovice a Nebovidy. Obec Želešice drží v územním plánu dvě rezervy pro napojení ve směru od Vídně (z toho jedna je opět na tělese tzv. "Německé dálnice") a další dvě (pouze v širších vztazích znázorněné) varianty tras R 52 a z toho plynoucí napojení přeložky II/152. Uvažovaná jihovýchodní tangenta je zmiňována v územním plánu Sokolnice, dotýká se jich jedna z pěti mimoúrovňových křižovatek na 17 km dlouhé trase z Modřic do Holubic. V územním plánu Modřic je tato trasa zmiňována až ve změně č. 2 z r. 1999.



1.1.4. Charakteristiky vlivu jednotlivých obcí na koncepci rozvoje Brna

Abecední seznam s vyznačením podrobně zpracovaných obcí

Adamov, Bílovice nad Svitavou, Česká, Hvozdec, Chudčice, Jinačovice, Jiříkovice, Kanice, Kobylnice, Kuřim, Lelekovice, Modřice, Mokrý – Horákov, Moravany, Moravské Knínice, Nebovidy, Ochoz u Brna, Omice, Ostopovice, Ostrovačice, Otmarov, Podolí, Popovice, Popůvky, Rebešovice, Rozdrojovice, Řícmanice, Sokolnice, Střelice, Šlapanice, Troubsko, Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Vranov, Želešice.

Adamov

počtem obyvatel odpovídá menšímu okresnímu městu, ale svojí polohou nemá větší regionální význam. Rozvoj města přímo souvisí nebo je velkou měrou závislý na fungování podniku Adast. Plochy vhodné pro funkci bydlení jsou již zastavěny a tím pádem je naprostý nedostatek rozvojových ploch pro bydlení. Adamov není městem, kde by se mohl očekávat nárůst obyvatel, naopak, je jediným sídlem ze sledovaných obcí, kde v období všeobecného nárůstu došlo k poklesu počtu obyvatel. Sice jde pouze o dvě procenta, ale přesto je potřeba tento trend i nadále sledovat. Přestože má Adamov s Brnem dobré vlakové spojení, je pro jeho obyvatele důležité vybudovat spojení novými komunikacemi s Brnem i s Blanskem, v dramatickém terénu se jedná o poměrně velmi náročné dopravní stavby.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje města nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Bílovice nad Svitavou

byly v minulosti oblastí vyhledávanou chatami (v obci je téměř 400 objektů individuální rekreace) a i nyní je zde velký zájem o výstavbu nových RD. V návrhu a výhledu to znamená počítat s nárůstem asi 1 000 obyvatel, kromě turistů, kteří navyšují počet obyvatel až o polovinu. Kromě přírodních zajímavostí je příznivé pro obyvatele obce přijatelné dopravní spojení autobusy i vlaky ČSD. Zato silniční spojení s Brnem je problematické a vyžaduje vybudování finančně a technicky náročného obchvatu, který vede podél řeky souběžně

s železniční tratí, kterou překonává mostem v délce 216 m a pak pokračuje ve směru na Brno – Obřany. Problematické je i likvidování dešťových vod.

Vztah k Brnu:

Je nutné vyvíjet tlaky na utlumení stavebního rozvoje obce. Zkapacitnění dopravního spojení s Brnem není možné bez enormních finančních nákladů a zásahů do cenných částí krajiny. Řešením je podpora intenzivnějšího využití VHD.

Česká

je vzhledem k výhodné poloze v krajině a dobré obsluze (HD–ČD) oblíbená a je zde stále velký zájem o výstavbu nových RD. Negativním jevem je hlavně hluk od silnice Brno-Svitavy i od železnice, a také přivádění vody starým azbestocementovým potrubím. Je nutno vybudovat novou dešťovou kanalizaci. Na jihu obec již srůstá s Ivanovicemi. Trasa R 43 nevede přes obec, přesto je vnímána jako možné odlehčení intenzivní dopravy ze silnice I/43.

Vztah k Brnu:

Rozvoj obce je vnímán jako pokračování strategického rozvojového směru Brna s možností umístění ploch pro bydlení i pro pracovní příležitosti.

Hvozdec

má pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracován.

Chudčice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Jinačovice

nemají dle územního plánu kanalizaci, převážně se používají jímky na vyvážení. Je snaha napojit se na brněnskou síť v Kníničkách, jinak hrozí likvidace splašků v rozporu s legislativou a znečištění ŽP a přehrady. R 43 je uvažována jako veřejně prospěšná stavba v trase původní dálnice, úsek procházející obcí nebude na silniční síť obce napojen.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Jířkovice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Kanice

byly dříve vyhledávány pro koupaliště s restaurací z 20. let, a v současnosti zde opět roste stavební aktivita. Doprava částečně přitěžuje situaci v Bílovicích.

Vztah k Brnu:

Obec je dopravně napojena přes Bílovice nad Svitavou a její rozvoj proto přináší Brnu stejné problémy jako samotné Bílovice.

Kobylnice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Kuřim

je příkladem rychle rostoucího soběstačného města, které nabízí pracovní příležitosti a vybavenost okolním obcím a zmenšuje tak nutnost dojížděky až do Brna. Počet obyvatel se od r. 1930 do r. 1991 ztrojnásobil (z 2 884 na 8 621 obyvatel). Počet obyvatel nadále stoupá. Dobré železniční spojení umožňuje dosáhnout centra Brna do dvaceti minut, má kapacitně dostačující a atraktivní vybavenost (i golfové hřiště) a v návrhovém období (2015) se předpokládá dosažení cca 12 000 obyvatel.

Kuřim s nadějí očekává (v důsledku deprivace tranzitní dopravou) připravovanou realizaci trasy rychlostní silnice R 43, která probíhá západně od města a sleduje trasu tzv. „německé dálnice“. Propojí dnešní dálnici D1 přes Bystrc do prostoru Boskovic a poté se napojí na rychlostní silnici R 35.

Odpadní vody jsou přečerpávány do koncové šachty poblíž obce Česká, odkud jsou odvedeny do stávající stoky v Brně Řečkovících a následně čišťeny v ČOV Brno Modřice. Na tuto stoku budou rovněž postupně připojeny splaškové kanalizace z obcí Česká, Ořechov, Lelekovice a Mokrá Hora.

Vztah k Brnu:

Rozvoj obce je pokračováním strategického rozvojového směru Brna s možností umístění ploch pro bydlení i pro pracovní příležitosti. Plochy pro pracovní příležitosti v Kuřimi vyvažují nedostatek těchto ploch v severním sektoru Brna.

Lelekovice

vzhledem k výhodné poloze je zde velký zájem o výstavbu nových RD (95). Veškerá kanalizace je zaústěna do říčky Ponávky, což způsobuje hygienické závady již v obci. V návrhu je obec napojena na kanalizační sběrač CI Kuřim – Brno (ČOV Modřice), při jehož návrhu bylo s napojením obce počítáno.

Babí lom je turisticky atraktivní oblast na sever od obce. Živelný rozvoj rekreace ale způsobuje značné zatížení území a tím ztrátu rekreační hodnoty prostředí. Cílem je podporovat krátkodobou „čistou turistiku“ v okolních lesích a dávat přednost nepřetíženému kvalitnímu prostředí.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Modřice

jsou příměstský sídelní útvar, spádující přímo do Brna, který na severu na město přímo navazuje a je s ním spojen autobusovými i tramvajovými linkami MHD do 30 min. od středu města. Má také velmi výhodnou polohu mezi dvěma rychlostními komunikacemi. Silné tlaky ze strany podnikatelských subjektů vyvolaly postupně 5 změn ÚP a byly rozšířeny rozvojové plochy pro výrobu, služby a sklady. Modřice nemají atraktivní prostředí vhodné k rekreaci a jejich rozvoj je determinován trasováním rychlostních komunikací. Územní plán neuvádí žádná data ani informace týkající se ČOV, přestože čistí splaškové odpady Brna i většiny obcí v kontaktním území.

Vztah k Brnu:

Rozvoj obce je pokračováním strategického rozvojového směru Brna. Již v současnosti dochází ke srůstání zástavby a přináší možnost umístění ploch pro bydlení i pro pracovní příležitosti. Dynamický vývoj v této regionální urbanizační ose je spojen s nutností koordinovat průchod dopravních koridorů, které mají pro město Brno zásadní význam (R 52, II/152, II/425). Pro podporu rozvoje bydlení v jižním segmentu města je nutné koordinovat pohledy na využití Svratecké nivy, ve které je jedna z mála příležitostí pro vytvoření rekreačního zázemí tohoto území. Dobrou úroveň propojení obsluhy VHD je nutno udržet.

Mokrý–Horákov

do zdejší základní školy spádují školáci z okolních obcí a také Lom a Cementárna jsou místem pracovních příležitostí pro nejbližší obce. Okolní lesy a zejména levý břeh Mariánského údolí je významným a vyhledávaným příměstským rekreačním územím města Brna. V tomto území v minulosti vznikly chaoticky objekty individuální rekreace, které jsou v rozporu se statutem CHKO, proto je zde vyhlášena stavební uzávěra s termínem likvidace všech stavebních objektů k roku 2010. Předpokládá se stále intenzivnější cyklistická doprava v Údolí Říčky. Spojení s Brnem zajišťuje soukromý autodopravce. Obec má vlastní ČOV (původně vojáci), stejně tak Lom i Cementárna.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Moravany

rozvoj obce probíhá současně ve dvou rovinách – jednak rozrůstáním prstencově kolem centra a pak v návaznosti na hranici města Brna – Moravanské lány a podél nápojných komunikací od ulice Vídeňské. V návrhovém období územní plán předpokládá nárůst o 800 obyvatel a ve výhledu o dalších 400 obyvatel, což znamená **zdvojnásobení počtu obyvatel** Moravan (oproti roku 1997). Rozvoj se předpokládá výstavbou RD na pozemku cca 900 m². Na západě obce je rozvoj omezen nutností výstavby retenční nádrže k zadržení přívalových dešťových vod před obcí. Vzhledem k četnosti a charakteru změn lze očekávat (již započaté) srůstání obou rozvojových lokalit i další rozvoj obce, která zatím jako jedna z mála má i vlastní novou ČOV.

Vztah k Brnu:

Rozvoj obce je pokračováním strategického rozvojového směru Brna. Již v současnosti dochází ke srůstání zástavby na plochách bydlení i plochách pro pracovní příležitosti. Vzdálenost Moravan od centra Brna a zároveň dobrá vazba na rekreační zázemí významně ovlivňuje atraktivitu území obce zejména pro bydlení. Proto je nutné koordinovat rozvoj Brna i Moravan z hlediska kvalitního propojení struktury rezidenční zástavby v území jak z hlediska dopravních vazeb tak občanské vybavenosti území. Brněnské území Moravanských lánů má možnost získat přirozené vazby k Moravanům. Přístup k rekreačnímu zázemí Moravan může nepříznivě ovlivnit průchod jihozápadní tangenty územím. Je proto nutné podporovat snahy obce o šetrný průchod této významné dopravní stavby územím.

Moravské Knínice

si i v poválečném rozvoji zachovaly měřítko vesnice a nedošlo zde k výstavbě bytových domů. Při utváření obrazu sídla bude i nadále udržován jeho venkovský ráz a i v okrajových částech bude zachováno současné měřítko zástavby. Výhodou je blízká Kuřim nabízející takovou vybavenost, která snižuje nutnost dojížděky do Brna. Za prací se spádjuje kromě Brna i do Tišnova. Odkanalizování je přes Kuřim do Brna.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají pro koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Nebovidy

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Ochoz u Brna

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracován.

Omice

jsou příkladem obce, která nárůstem obyvatel neovlivňuje negativně dopravní situaci kolem Brna a zároveň je zcela závislá na vybavenosti okolních obcí a Brna. Obec má dominující funkci obytnou a většina ekonomicky aktivního obyvatelstva vyjíždí za prací. V současné době je zaznamenán značný vzrůst poptávky po bydlení především obyvatel Brna. Obce s podobně nepodstatným vlivem nebyly již zpracovány.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají pro koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Ostopovice

problémové křížení dálnic, vedení kolektoru (peáž) podél dálnice, trasování vírského oblastního vodovodu (VOV) a vysokorychlostní tratě (VRT) ještě komplikuje retenční nádrž – suchý poldr o obsahu 373 000 m³ – situovaná mezi těleso dálnice, železniční trať a silnici Ostopovice-Starý Lískovec. Při technickém řešení dalších záměrů v tomto území je třeba počítat s občasným zaplavováním (problém rozšířit D1, a vést trasy VOV a VRT).

Vztah k Brnu:

Zástavba obce je sevřená mezi koridory stávajících i navrhovaných dopravních staveb a nabízí málo příležitostí pro rozvoj, i když její vzdálenost od centra města je velmi atraktivní. Jistou šancí je rozvoj zástavby směrem k Moravanům. Je nutné podporovat snahy obce o šetrné řešení křižovatky R 43 – D1 a průchod jihovýchodní tangenty územím, který zásadně neznehodnotí přístup k rekreačnímu zázemí.

Ostrovačice

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Otmarov

má pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracován.

Podolí

část katastrálního území obce je součástí památkové zóny území bojiště bitvy u Slavkova, celé katastrální území je územím s archeologickými nálezy. Obec má základní občanskou vybavenost, za vybaveností vyššího typu spádjuje do Brna. Hlavním zdrojem pracovních příležitostí je město Brno. Předpokládá se nárůst cca o 40 % obyvatel.

Vztah k Brnu:

Obec na svém území bezprostředně na hranici Brna nabízí plochy výroby, které mohou pro obyvatele navazujícího území přinést pracovní příležitosti. Pro tyto plochy je nutné koordinovat dopravní napojení, které je výhodné realizovat z území Brna. Přímá vazba na rekreační oblast Mariánské údolí katalyzuje v obci zájem o rozvoj bydlení. Dopravní dostupnost obce není zásadním problémem.

Popovice

byly dříve místní částí Rajhradu. Vzhledem k vhodným podmínkám je předpoklad zájmu obyvatel opět podnikat v zemědělské výrobě. Základní vybavenost a služby jsou k dispozici v Rajhradě. Veškerá vyšší vybavenost je až v Brně. V obci není kanalizace. Obec je zásobována vodou z vlastních studní, které jsou znečišťovány průsakem z vlastních septiků a žump.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Popůvky

jsou charakteristickým příkladem malé obce, jejíž obraz byl prudce změněn v průběhu deseti let. Zatímco dříve obec trpěla nájedzy rekreatantů „zahrádkářů a chalupářů“, nyní se původní obec svým měřítkem ztrácí mezi logistickými a výrobními areály a ČS PHM, které vyrostly v sousedství dálnice (s možností budoucího napojení na křižení dálnice D1 a R 43). Také výrazně vzrostla výstavba v nových plochách pro bydlení, po změně č. 2 **srůstají** Popůvky s obcí Bosonohy. Obec má i svůj brownfield – nedokončený hotel Extra. Pro omezení nepovolených skládek a pro nadměrný provoz ve špičkách, byla vydána stavební uzávěra na rekreační a zahrádkářské chaty na celém k.ú. obce Popůvky, ale je podporováno trvalé bydlení. Odkanalizování do sběrače podél Troubského potoka do ČOV plánované na východním okraji Troubska. Obec má problémy s pitnou vodou z vlastních zdrojů – kontaminováno splachem soli z dálnice.

Vztah k Brnu:

Obec má dobré podmínky pro rozvoj ploch pracovních příležitostí vzhledem průchodu dálnice D1 územím. Dobrá vazba na rekreační zázemí vytváří v obci potenciál pro rozvoj bydlení. Vzdálenost od centra Brna však zatím není zajímavá. Rozvoj obce podporuje nutnost realizace obchvatu Bosonoh.

Rebešovice

obec má **nejvyšší** procentuelní nárůst (37 %) počtu obyvatel ve sledovaném období. Základní vybavenost je převážně v místním zámku a další je k dispozici v Židlochovicích a Rajhradě. Veškerá vyšší vybavenost je až v Brně. Je nutno napojit obec na vírský oblastní vodovod z důvodu špatné kvality vody ve stávajícím zdroji. Odpadní vody jsou odváděny do vlastní ČOV (původně patřila armádě).

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Rozdrojovice

vzhledem ke své poloze v těsné blízkosti levého břehu Brněnské přehrady je zde výrazně zastoupena rekreační funkce. V obci je téměř shodný počet rekreačních chat jako trvale obydlených domů. To se odráží v charakteru automobilového provozu – ve víkendových špičkách a zejména v provozu cyklistů a pěších.

Návrhové plochy v lokalitě „Za humnama“ zasahují až na hranice Brna.

Dle územního plánu z roku 1997 je nutno dobudovat kanalizaci, stávající jímky na vyvážení se přes septiky (částečně i přímo) vypouštějí do Rozdrojovického potoka, který je zaústěn do Brněnské přehrady, přestože je obec ve 2. PHO pro Brno. Přesto je tento problém třeba sledovat i u ostatních obcí, které leží na přítocích do přehrady, obzvláště při záměru udržení čistého vodního zdroje alespoň pro rekreaci.

Vztah k Brnu:

Záměr rozvoje obce směrem k hranici města vyvolal potřebu řešit jejich dopravní obsluhu na území Brna a nabídnout zde nové rekreační a rezidenční plochy.

Řícmanice

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Sokolnice

část katastru se nachází v areálu památkové zóny bojiště Bitvy tří císařů u Slavkova. Sokolnice jsou hlavním nástupním místem na bojiště z jihu a záměrem je vybudovat nástupní prostory a s tím související služby, zejména ubytování a stravování, info systém, turistické trasy pro pěší i cyklisty. Obec srůstá, nebo spíše již **srostla** s jižně položenou obcí Telnice. Obec nemá kanalizaci, splašky jsou většinou zaústěny do jímek na vyvážení s likvidací na vlastních pozemcích nebo polních tratích.

Důležitá je návaznost na uvažovanou jihovýchodní tangentu města Brna, která se sokolnického katastru dotýká na severovýchodě mimoúrovňovou křižovatkou. Tato rychlostní komunikace R 52 s pěti mimoúrovňovými křižovatkami směřuje z Modřic do Holubic a její délka je cca 17 km.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Střelice

jsou v současnosti místem zájmu o výstavbu rodinných domů, což vyvolalo nové změny územního plánu, ale přesto rozšířením ploch bydlení v obci po všech změnách bude **pouze** „téměř“ dosaženo počtu obyvatel odhadovaného v územním plánu z roku 1994 v návrhovém období do roku 2010.

Vztah k Brnu:

Obec nabízí zajímavé možnosti rozvoje ploch pro pracovní příležitosti. Pokud se podaří vyřešit jejich napojení na nadřazenou dopravní síť (obchvat Bosonoh, křižovatka R 43 s D1 mohou významným způsobem doplnit deficit těchto ploch v západním segmentu Brna.

Šlapanice

napojení na MHD posouvá Šlapanice na úroveň satelitního sídliště města Brna, kam mnoho obyvatel přilehlých obcí i městských částí Brna dojíždí za prací. Kladem je možnost bydlení v rodinných domcích. Občanské vybavení je postupně doplňováno. Síť ulic a silnic je nepřehledná s řadou dopravních závad. Nešťastné je situování výrobních a průmyslových areálů v centru a na kopci. Mimo hluku z letiště je území zasaženo hlukem ze železniční trati.

Vztah k Brnu:

Obec je již zavedeným satelitem Brna podporovaným kvalitní VHD. Mimo rozvoj pro bydlení a výrobu, daný územním plánem, se v současnosti prověřuje umístění ploch pro logistiku ve volném území mezi hranicí města a zastavěným územím obce. Aktuální stav dopravního napojení této zóny je v konceptu ÚPMB respektován a na území města řešen s ohledem na eliminaci negativních dopadů na kapacitu dopravní sítě města.

Troubsko

navrhovaný koridor vysokorychlostní tratě (VRT) se připouští pouze v tunelu a to s výhradami. Obec s trasou VRT zásadně nesouhlasí, hygienik požaduje nestavět tunel, dokud slouží troubské prameniště jako veřejný zdroj vody.

Vztah k Brnu:

Obec využívá dobré dostupnosti rekreačního zázemí a podporuje zájem o bydlení masivní nabídkou ploch čímž komplikuje řešení křižovatky R 43 s D1. Odpovídající dopravní napojení Brna je nutné realizovat v rámci křižovatky R 43 s D1 z obchvatu Bosonoh.

Veverská Bítýška

jako jediná nemá dosud zpracovaný územní plán.

Veverské Knínice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Vranov

je velmi atraktivní pro svou polohu uprostřed lesů v geomorfologicky zajímavé krajině mimo hlavní dopravní tranzitní tahy. Duch místa a kulturně historická tradice poutního místa přidává na zájmu o výstavbu v této obci, který je vyvážen pouze vysokou cenou stavebních pozemků.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Želešice

obec je již dnes vyhledávaným místem pro bydlení, kvalita života v obci je výrazně ovlivněna nadměrnou dopravou na stávající II/152, jejíž přeložka je podmíněna rozhodnutím o výběru jedné ze dvou (nebo spíše čtyř) variant trasování R 52.

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Problematika je graficky vyjádřena ve výkrese č. **O.5 Širší vztahy – vazby na okolní obce**

1.1.5. STRATEGIE ROZVOJE MĚSTA BRNA

Hlavním cílem nového územního plánu je dle Zadání Územního plánu města Brna trvale udržitelný rozvoj a prosperita města Brna, s nimiž je bezprostředně spojen růst počtu jeho obyvatel a omezení suburbanizace (odliv trvale bydlících obyvatel a pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna).

Nový Územní plán města Brna vytvořil pro tento cíl územní podmínky na základě následujících zásad:

- **Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot** včetně vodních toků – územní plán vymezuje nejhodnotnější části krajiny jako chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě.
- **Nabídka rozvojových ploch** – tento územní plán nabízí rozvojové plochy především ve strategických směrech rozvoje města, a to ve všech potřebných funkcích a v rozsahu, který převyšuje předpokládaný přírůstek počtu obyvatel.
- **Udržitelná mobilita** – územní plán stabilizuje a navrhuje další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území s ohledem na širší vztahy města.
- **Recyklace znehodnocených území** – územní plán identifikuje zanedbávaná území a nevyužitá areály uvnitř zastavěného území města (tzv. brownfields), uvolňované armádní areály, drážní pozemky, apod. a stanovuje pro ně nové využití. Ve vhodných případech pro ně vymezuje tzv. plochy transformace. Pro ně jsou nastaveny podmínky využití území natolik volně, aby pro jejich ozdravení a zakomponování do městské struktury vzniklo co nejliberálnější prostředí.
- **Flexibilita nového územního plánu** – územní plán poskytuje dostatečnou šíři náplně jednotlivých typů ploch s rozdílným způsobem využití. Současně však striktně ochraňuje veřejnou infrastrukturu, zvláště pozemky veřejných prostranství.

Strategický plán rozvoje města Brna

Mezi základní koncepční dokumenty dotýkající se území města Brna náleží Strategický plán rozvoje města Brna – Strategie pro Brno a Program rozvoje Jihomoravského kraje.

Dokument schválený Zastupitelstvem města Brna v roce 2007 Strategie rozvoje města má pět priorit:

- image města a vnitřní/vnější vztahy
- místní ekonomický rozvoj
- kvalita života
- výzkum, vývoj, inovace a vzdělání
- doprava a infrastruktura

Strategický plán rozvoje města Brna – Strategie pro Brno vychází z úvodního zhodnocení vnějšího rozvojového rámce:

- Možnosti rozvoje města jsou dány vyšší střední demografickou velikostí, která umožňuje rozvíjení silných stránek typických pro velké aglomerace současně s omezeným působením negativních vlivů.
- Brno je alternativou velkým metropolím jako sídlo bez enormního urbanistického a demografického tlaku, jako pól růstu pro okolní region bez vytváření „vysávacího“ efektu charakteristického pro velké aglomerace.
- Udržení relativně organického urbánního růstu umožňuje zachování lokálních socio-kulturních prvků. Zachování místních specifik je klíčové pro udržení městské identity, která je jedním z faktorů vnější viditelnosti města.
- Město je ohroženo nedosažením kritické funkční velikosti, která by umožnila vznik úplného spektra ekonomické infrastruktury, služeb a městských funkcí. Důsledkem je ztížená možnost konkurenceschopnosti v globálním měřítku či nižší zastoupení internacionalizovaného trhu.

V oblasti vnějších vztahů města je naplnění strategických záměrů podmíněno zviditelněním města jako centra s mezinárodní funkcí. Předpokladem je, že město disponuje dostatečně silnými událostmi, společnostmi či zařízeními, které jsou schopné vedle ekonomického efektu poskytnout Brnu komparativní výhodu oproti jiným evropským městům ve vzájemné ekonomické soutěži. Druh specializace předurčuje okruh konkurentů (např. veletržní města).

Výsledkem realizace ekonomických cílů strategického plánu je **posílení růstových oborů s vyšší přidanou hodnotou** a s multiplikačním efektem na další sektory místní ekonomiky. V souvislosti s makroekonomickými trendy (deindustrializací ekonomiky) jde o další posilování terciérního sektoru, zejména v oblasti progresivních a strategických služeb, o jejichž lokalizaci město cíleně usiluje. Restrukturalizace průmyslu je provázána poklesem objemu výroby a selektivní modernizací konkurenceschopných výrobních procesů. V takto nastaveném rozvojovém scénáři průmysl přestává být určujícím prvkem místní ekonomiky. Investiční atraktivita vyplývá z kombinace ekonomických faktorů (především přítomnosti kvalifikované pracovní síly) a podmínek kvality života. Posiluje se význam specializovaného cestovního ruchu (např. kongresová turistika) a veletržních aktivit. Roste zapojení města do globálních ekonomických sítí a tím i význam Brna jako administrativního a řídicího centra.

Aktivní opatření ke **zvýšení kvality života** jsou soustředěna na změnu vybraných dlouhodobých trendů (např. úbytek obyvatelstva, demografické stárnutí města). V souladu s ekonomickým rozvojem je navrhována politika podpory atrakce žádoucích cílových skupin – město bude pozitivně preferovat a marketingově oslovovat vybrané skupiny obyvatel, např. studenty a dle jejich poptávky upravovat své záměry. Veřejné zdroje mají být používány ke startovnímu zainvestování vybraných rozvojových lokalit a oblastí, na území města budou vytvářeny „póly růstu“. Město staví image na národnostní a kulturní různosti.

Uvedené shrnutí strategických záměrů města představuje optimistickou variantu rozvojového scénáře města (akcelerační či utopický scénář). Strategie pro Brno však uvádí i další možné varianty rozvoje – stabilizační (normální) a dystopickou (katastrofickou).

- Dystopický rozvojový scénář představuje prohloubení vnitřních problémů města a současné působení nepříznivých vnějších podmínek. Předpokládá další úpadek průmyslové výroby bez nahrazení jinými činnostmi, krátkodobou investiční atraktivitu města danou pouze nízkou cenou práce a odlivem kvalifikované pracovní síly. V oblasti sociální pak zvýšenou příjmovou polarizací obyvatelstva, trvale záporné migrační saldo města, vznik rozsáhlých problémových oblastí na území města. Scénář nepředpokládá významnější, specializovanou roli města na evropské městské scéně.
- Stabilizační/normální scénář předpokládá v ekonomické oblasti ozdravení části průmyslové výroby (zejména navázané na zahraniční investice), která vytvoří určitou omezenou místní poptávku po doprovodných službách. Problémy na trhu práce budou přetrvávat. V oblasti socio-demografické scénář předpokládá pouze reaktivní přístup k řešení problematiky stárnutí obyvatelstva. Rozvoj města je chápán výhradně formou rozvoje infrastruktury. Vnější vztahy města jsou prioritně zaměřeny na stabilizaci pozice města v rámci regionu a v prostoru národního státu.

Dokument si vytknul strategické vize. Některé z nich jsou v tomto územním plánu přímo podpořeny vymezením ploch s rozdílným způsobem využití:

- Nové rozvojové lokality pro výrobu a služby (strategický cíl 2.1.1, 2.1.4).
- Identifikování brownfields a jejich vymezení jako plochy transformace (strategický cíl 2.1.2, 3.1.1).
- Budování sítě cyklostezek (strategický cíl 2.1.3).
- Vymezení nových ploch pro bydlení nad rámec ÚPmB 1994 (strategický cíl 3.1.1).
- Vymezení nových ploch pro sportovní a rekreační využití (strategický cíl 3.1.2).
- Vymezení ploch pro veřejnou vybavenost (školy) pro případný nový kampus (strategický cíl 4.1).
- Doplnění sítě veřejné hromadné dopravy a technické infrastruktury, vymezení ploch pro areály Park and Ride (strategický cíl 5.1).

1.1.6. VLIV PŘEDPOKLÁDANÉHO DEMOGRAFICKÉHO VÝVOJE NA KONCEPCI ROZVOJE MĚSTA

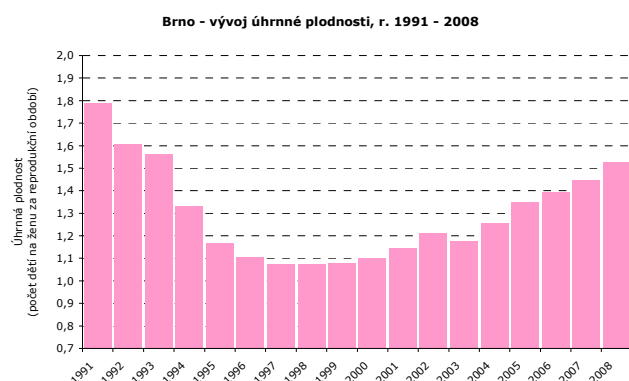
1.1.6.1. Předpokládaný demografický vývoj

Demografie – vývoj po roce 1990

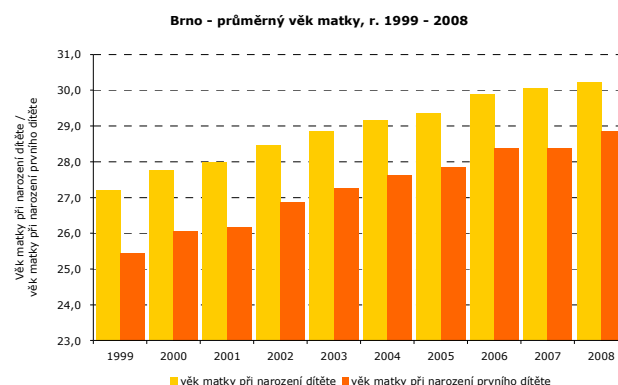
Změny reprodukčního chování v Brně po roce 1990 mohou být interpretovány jako projevy tzv. druhého demografického přechodu. K jeho příčinám patří jednak změna socioekonomického kontextu (přechod na tržní hospodářství spojený s méně či více silnými sociálními dopady – nástup jevů jako je např. riziko nezaměstnanosti, chudoby, obtíže při získávání bydlení apod.) a jednak individualizace života a životních strategií (větší důraz na seberealizaci prostřednictvím vzdělání, budování kariéry či cestování, hedonismus aj.). V souvislosti s druhým demografickým přechodem v Brně došlo k:

- celkovému poklesu porodnosti a plodnosti – konkrétní vývoj viz graf 1 (nárůst hodnot úhrnné plodnosti po roce 2000 souvisí s odloženou plodností silných ročníků narozených v 70. letech 20. století, i přes tento nárůst zůstává hodnota úhrnné plodnosti hluboko pod hranicí prosté reprodukce, tj. pod hodnotou 2,1);
- růstu průměrného věku matek při porodu, což souvisí s realizací plodnosti až po vytvoření stabilnějšího rodinného zázemí – konkrétní vývoj od roku 1999 viz graf 2;
- snížení intenzity sňatečnosti spojené se zvýšením průměrného věku snoubenců a růstem zastoupení alternativních forem partnerského soužití (např. kohabitace, oddělené soužití);
- pokles umělé potratovosti a vzestup relativního významu rozvodovosti.

Graf 1



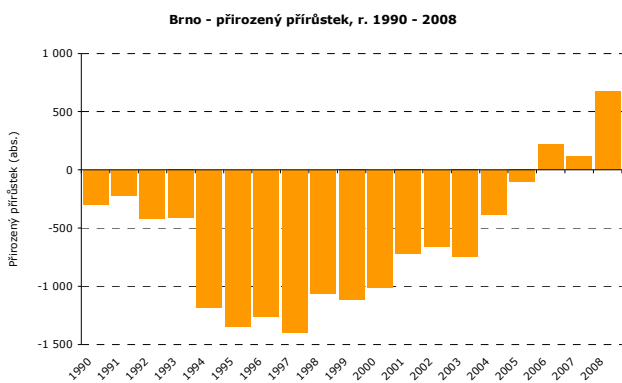
Graf 2



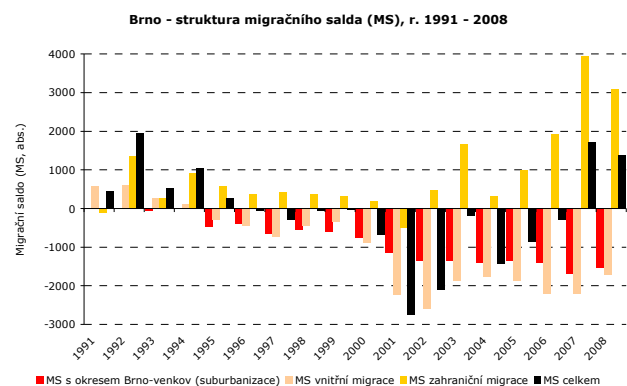
Přirozená měna obyvatelstva je vedle procesu porodnosti (respektive plodnosti) determinována úmrtností. V Brně lze po roce 1990 hovořit o zlepšování úmrtnostních poměrů, neboť zde dochází k poklesu celkové i kojenecké úmrtnosti, což se markantně projevuje prodloužením střední délky života obyvatelstva (průměr za roky 2005 – 2007 indikuje pro muže naději dožití v délce 74,67 roku, v případě žen dokonce 80,34 roku).

Výsledkem současného působení porodnosti (plodnosti) a úmrtnosti je v Brně velikost přirozeného přírůstku. Záporné hodnoty byly nejvyšší v druhé polovině 90. let (souvislost s výrazným propadem porodnosti), od roku 2000 se jeho velikost postupně stabilizuje a poslední tři roky (r. 2006, 2007 a 2008) má Brno dokonce kladný přirozený přírůstek (viz graf 3). Tento stav však nevydrží dlouho, neboť po přesunu silných ročníků ze 70. let 20. století z věku maximální intenzity plodnosti se počet narozených dětí vzhledem k nízkému počtu osob v následných rodičovských generacích opět sníží a lze tudíž opětovně očekávat úbytek obyvatelstva přirozenou cestou.

Graf 3



Graf 4



Stav populace města Brna byl od roku 1990 významně ovlivněn i proměnou migračních poměrů (viz též graf 4):

- klíčovým znakem migrací v Brně byl zhruba od poloviny 90. let nástup procesu suburbanizace, jehož prostřednictvím město ztrácí spíše vzdělanější a sociálně výše postavené obyvatelstvo ve prospěch sousedních obcí – intenzita tohoto procesu se přitom stále prohlubuje (v grafu 4 znázorňuje vývoj migrační bilance Brna ve vztahu k okresu Brno-venkov červený sloupec);
- celkové migrační poměry v Brně jsou však komplikovanější, neboť v rámci celkového migračního proudu se zde překrývá více koexistujících trendů – Brno je např. stabilně migračně ziskové v případě zahraniční migrace a rovněž v případě vnitřní migrace tzv. mladých dospělých, tj. osob ve věku zhruba 20 až 34 roků.

Počet obyvatel (trvalé bydliště, přítomné obyvatelstvo)

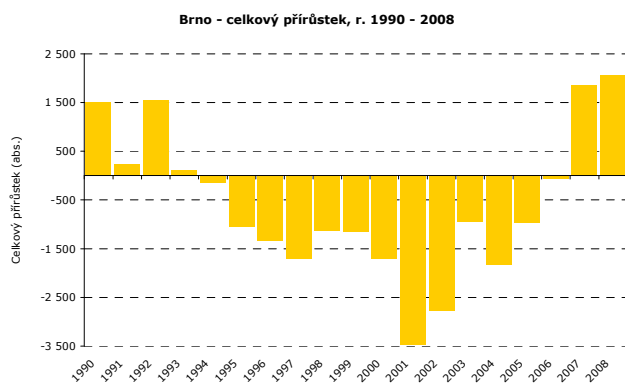
Výsledkem vzájemného působení přirozeného a mechanického pohybu je v Brně vývoj celkového přírůstku / úbytku obyvatelstva (viz graf 5) a s ním logicky spojený vývoj počtu obyvatel s trvalým bydlištěm (viz graf 6). Brno mezi roky 1990 a 2005 ztratilo cca 25 tisíc obyvatel, od té doby se tento propad v důsledku mírného kladného přirozeného přírůstku a vysoké kladné hodnoty salda zahraniční migrace zastavil. V současnosti žije v Brně přibližně 370 tisíc obyvatel s trvalým bydlištěm.

Silná pozice Brna v rámci monocentrické metropolitní aglomerace a v rámci poměrně rozsáhlého dojížděkového zázemí vede k tomu, že faktický počet přítomných obyvatel ve městě je podstatně vyšší, než činí počet obyvatel s trvalým bydlištěm. V Brně se každý den nad rámec obyvatelstva s trvalým bydlištěm nachází:

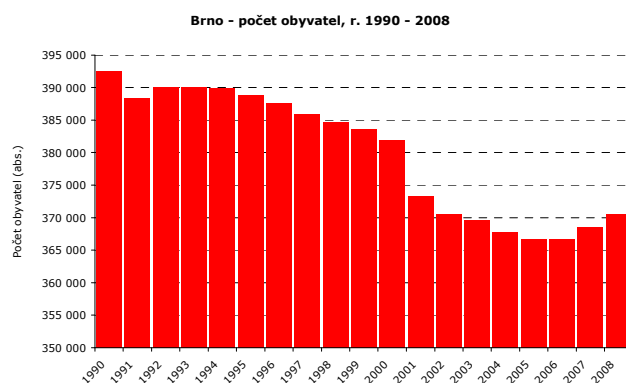
- v současnosti cca 140 až 160 tisíc osob;
- v roce 2020 tato suma dosáhne asi 150 až 170 tisíc osob;
- nejpočetnější skupiny v rámci přítomného obyvatelstva v současnosti i v roce 2020 tvoří dojíždějící do Brna do zaměstnání a do škol a cizinci na trhu práce.

Důsledkem vysokého počtu osob přítomných v Brně nad rámec obyvatelstva s trvalým bydlištěm je vyšší poptávka po dopravě a po dalších občanských, sociálních a technických infrastrukturách. Nejzřetelněji je tento stav vnímán např. ve využití kapacity vodovodů, kanalizace, čistírny odpadních vod a v dopravě. Na druhou stranu je však potřeba uvést, že **přítomnost velkého počtu lidí nad rámec obyvatelstva s trvalým bydlištěm není v Brně novým jevem, tudíž lze konstatovat, že zařízení technické a dopravní infrastruktury jsou již dnes na tento stav víceméně dimenzovány.**

Graf 5



Graf 6

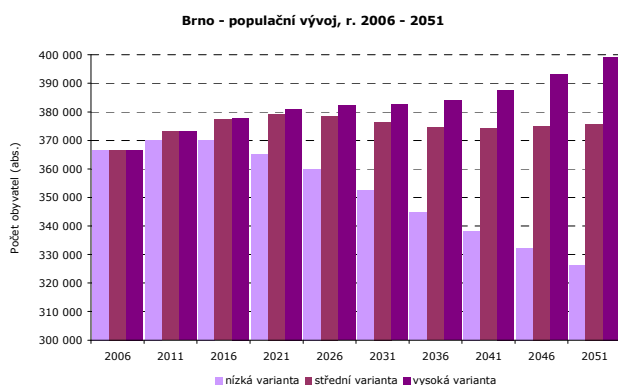


Dopady demografického vývoje (stárnutí obyvatelstva)

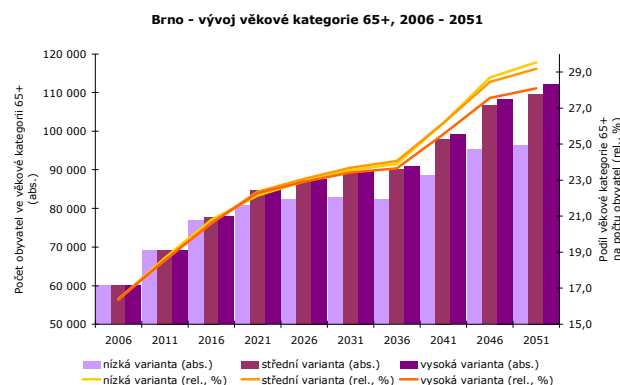
Předpokládaný sociodemografický vývoj města Brna bude ve výhledovém období významně modelován následujícími procesy a vývojovými trendy:

- počet obyvatel s trvalým bydlištěm v Brně bude v příštích 40 letech víceméně oscilovat kolem stávající hodnoty (tj. 370 tisíc) – nízká varianta populační prognózy předpokládá mírný pokles počtu obyvatel (v r. 2051 jen 325 tisíc obyvatel), střední varianta předpokládá podobný počet obyvatel jako dnes (v r. 2051 asi 375 tisíc obyvatel) a vysoká varianta prognózy pak očekává malý vzestup počtu obyvatel (v r. 2051 přibližně 400 tisíc obyvatel, viz též graf 7);
- ve všech variantách se zřetelně projevuje proces demografického stárnutí, neboť se zvětšuje počet i podíl starších obyvatel ve věku 65 a více roků na obyvatelstvu Brna celkem (výrazné vzestupy tohoto ukazatele lze očekávat zejména v obdobích po roce 2010 a po roce 2035, viz graf 8) a zároveň ve všech variantách výrazně klesá absolutní počet i podíl obyvatel v produktivním věku (tj. osob ve věku 15 až 64 roků);
- vývoj dětské složky obyvatelstva (tj. osob ve věku do 15 roků) je celkově pozitivní, neboť ve všech variantách se její početní velikost i relativní zastoupení na populaci mírně zvětšuje; vývoj dětské složky obyvatelstva však nebude přímočarý, její velikost a podíl bude v průběhu první poloviny 21. století kolísat (do počátku 20. let nárůst, poté pokles, po roce 2035 opět nárůst, vývoj bude determinován změnami velikostí potenciálních rodičovských generací).

Graf 7



Graf 8

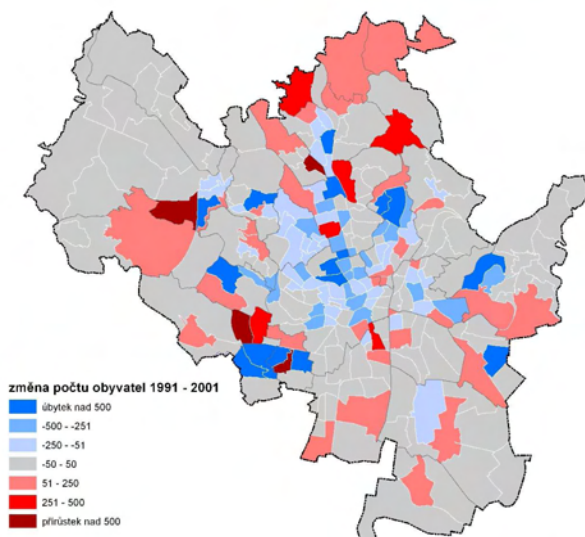


Naznačené trendy mohou v interakci s měnícími se preferencemi práce, spotřeby a bydlení vést k méně či více závažným dopadům do územní funkční struktury města:

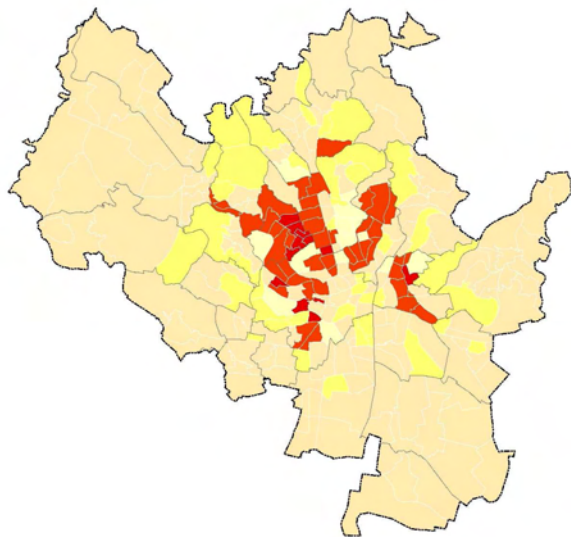
- Přímým důsledkem stárnutí obyvatelstva Brna bude změna nároků na důchodové a ostatní sociální systémy. V souvislosti s tím dojde i k růstu územně zacílené poptávky po specifických typech sociálních služeb určených právě pro starší občany a obdobný vývoj postihne i poptávku po specifických formách bydlení jako jsou např. domy s pečovatelskou službou, domovy důchodců apod.
- Ve spojitosti s fluktuacemi velikosti dětské složky obyvatelstva během první poloviny 21. století se postupem doby bude cyklicky měnit i poptávka po zařízeních spojených bezprostředně se životem menších a větších dětí (např. porodnice, mateřské školky, základní školy, sportovní a volnočasová infrastruktura aj.).

- Lze předpokládat zřetelnou prostorovou diferenciaci různých projevů sociodemografického vývoje v rámci města, resp. městského regionu. Jako zřetelně riziková zóna se jeví v tomto pohledu zejména oblast vnitřního města vykazující již nyní převážně negativní populační vývoj a výskyt plošně souvislých oblastí s vysokým podílem postproduktivní složky obyvatelstva (viz obrázky 1 a 2). Poměrně otevřenou otázkou zůstává vývoj sídlištních celků – i zde dojde patrně ke zřetelnému rozevření nůžek jak v ukazatelích demografického stárnutí (aktuálně patrné např. v případě sídliště Lesná), tak v ukazatelích socio-ekonomického statusu (zjednodušeně sídliště severních a západních částí města versus jihovýchodní sídlištní lem).

Obr. 1: Brno – změna počtu obyvatel, r. 1991 – 2001



Obr. 2: Brno – identifikované širší zóny s vysokými hodnotami indexu stáří (vyznačeno červenou barvou)



- Důsledky rezidenční suburbanizace se mohou projevovat jak v emigračních, tak v cílových oblastech města/městského regionu. Odliv vyšší střední třídy z vnitřního města může přispívat k zintenzivnění procesů demografického stárnutí; v migračně ziskových zónách pak k selektivnímu vytváření duální socio-ekonomické struktury dotčených sídel.
- Naznačená sociodemografická polarizace města se může zřetelně odrazit také v polarizaci spotřebních vzorců obyvatelstva. Současné využívání řady spotřebních služeb je založeno na vysoké míře osobní mobility – ve výhledově blízkém horizontu se tak dělení populace na mobilní (produktivní složka, ekonomicky silnější) a méně mobilní či imobilní (ekonomicky slabší, starší populace) stane klíčovým faktorem rozhodujícím o využívání a dosažitelnosti širokého spektra městských služeb, zejména pak maloobchodních. Lze odhadovat, že přibližně polovina obyvatel Brna bude výhledově vykazovat určitá omezení osobní mobility, resp. nabídka služeb v územním rozsahu jejich každodenních aktivit může být částečně omezená.
- Pokles významu tradiční rodiny, vyšší diverzifikace životních stylů a související nárůst podílu alternativních forem domácností budou přispívat k pestřejší poptávce na trhu s byty.

Závěry pro územní plán

Z uvedeného demografického vývoje vyplývají pro koncept územního plánu následující doporučení.

- Poptávka po specifických typech sociálních služeb bude zajišťována jak veřejným, tak soukromým sektorem. Podmínky využití území v plochách pro bydlení musí být natolik pružné, aby umožnily umístování zařízení sociálních služeb v rámci těchto ploch bez nutnosti vymezovat pro ně samostatné plochy.
- Předpoklad cyklického vývoje poptávky po zařízeních spojených se životem dětí vyžaduje podobnou pružnost územního plánu včetně možnosti snadné změny účelu využívání objektů a ploch v čase.
- Nebezpečí sociodemografické polarizace města (stárnutí některých oblastí, rozdílné atraktivita některých městských čtvrtí, rozdílná míra mobility obyvatel) může řešit územní plán pouze omezeně zajištěním územních podmínek pro revitalizaci sídlišť, dostupnost komerční i veřejné vybavenosti a možnost jejího pružného umístování i v plochách bydlení s cílem vytvoření polyfunkčního území.

Koncept územního plánu uvedené požadavky splňuje.

1.1.6.2. Stanovení potenciálu území

Zadání územního plánu města nestanoví závazně počet obyvatel pro který má být území města dimenzováno, stejně tak v požadavcích na řešení jednotlivých funkcí neurčuje konkrétní plošné nebo kapacitní cíle ani jejich naplnění v čase. Přestože stavební zákon nestanoví délku platnosti územně plánovací dokumentace, koncept vychází z časového horizontu odhadnutelného vývoje do roku 2030, vyplývajícího ze strategických dokumentů kraje a města a uváděných sociodemografických prognóz.

Celkový rozsah zastavitelných ploch a ploch přestavby včetně rezerv a jejich členění na jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití je proto stanoven na základě následujících zásad:

- Stanovení chráněného přírodního zázemí a přírodního zázemí v zástavbě, vymezeného na základě ochrany hodnot města.
- Stanovení rovnováhy mezi jednotlivými funkcemi (definovanými plochami s rozdílným způsobem využití), kde byl jako pomůcka použit model průměrného evropského města, vytvořeného na základě analýzy měst srovnatelného charakteru s městem Brnem. Při vědomí obtížnosti hledání takto navržené proporce a její závaznosti v čase, je pružnost nástrojů územně plánovací činnosti nezbytná.
- Stanovení potřeby ploch pro navýšení stávajícího standardu bydlení a vybavenosti na úroveň srovnatelných evropských zemí. Zvláštní pozornost byla věnována nabídce kvalitních ploch pro bydlení, veřejnou vybavenost a pracovní příležitosti v terciéru, což zohledňuje předpokládanou poptávku pro dnešní silně zastoupenou skupinu cca 80 000 vysokoškolských studentů.
- Vymezení ploch pro nespécifikované potřeby areálů celoměstského nebo regionálního charakteru v oblasti veřejné vybavenosti, související se změnou charakteru města na centrum vzdělání a obchodu a současně těžící z unikátní polohy na křižovatce evropských multimodálních koridorů.

Plochy změn všech kategorií (plochy zastavitelné, plochy přestavby a územní rezervy) tvoří ve Variantě I 41 %, ve Variantě II 36 % a ve Variantě III 35 % z celkové plochy zástavby, a to přes stabilní prognózu demografickou a pokračující přesun pracovních příležitostí z územně náročných ploch výrobních do intenzivněji využívaných ploch služeb. Nabídka ploch pro rozvoj města je tedy dostatečná.

Pro všechny varianty lze konstatovat, že výška rozvojového potenciálu ploch pro zástavbu není zcela podpořena závěry demografické prognózy. Vyšší nabídka zastavitelných ploch je pozitivní z dlouhodobého hlediska, v krátkodobém horizontu by však mohla způsobit nepříznivé komplikace v organizaci rozvoje města a zejména prodloužit setrvávající nezáměr o přestavbu a regeneraci podvyužitých ploch v zastavěném území města. Vymezené množství zastavitelných ploch přináší v neposlední řadě velkou finanční zátěž nutností realizace značného množství podmiňujících investic, které mohou být v krátkém čase problematické. Těmto hrozbám navrhuje koncept ÚPmB čelit stanovením etapizace výstavby, případně přesunutím některých ploch do rezerv. Koncept etapizace je zpracován v kapitole č. 16. Ekonomická část, postup změn v území. Této problematice je třeba věnovat při projednání konceptu ÚPmB patřičnou pozornost.

Tabulka bilancí jednotlivých skupin ploch je uvedena v kapitole **4.1.2.3. Bilance ploch**.