
Územní studie
„Městská část Brno - Chrlice“

Smlouva o dílo č. 41076023

Objednatel : **Statutární město Brno**
Dominikánské nám. 1
601 67 Brno

Zpracovatel : **ATELIER ERA - sdružení architektů**
Fixel & Pech
Hudcova 78
612 00 Brno

Zpracovali : Ing.arch. Jiří Fixel
Ing.arch. Zbyněk Pech

Spolupráce: Ing. Vítězslav Vaněk (technická infrastruktura)

Datum : říjen 2007

Obsah dokumentace

Textová část

1	Základní údaje	3
1.1	Hlavní cíle řešení	3
1.2	Zhodnocení vztahu ÚP MB (1994) a návrhu územní studie	3
1.3	Rozvojová problematika řešeného území a způsob zpracování studie	4
1.4	Použité podklady pro zpracování dokumentace	6
2	Řešení územní studie	8
2.1	Vymezení řešeného území	8
2.2	Specifické charakteristiky řešeného území	8
2.2.1	Geografické charakteristiky území	8
2.2.2	Historická a demografická východiska	9
2.2.3	Ochranné přírodní režimy	11
2.2.4	Zeleň	13
2.2.5	Ochrana stavebních a kulturních památek	15
2.3	Vazby řešeného území na širší okolí	16
2.4	Návrh urbanistické koncepce	19
2.5	Principy řešení dopravy	26
2.6	Principy řešení funkčních složek	30
2.7	Principy řešení technické infrastruktury	35
2.8	Regulační prvky plošného a prostorového uspořádání	38
2.9	Limity využití území	38
3	Tabulky bilancí využití území v jednotlivých variantách	

Grafická část**Analýza**

A	Využití území dle katastru nemovitostí	1 : 5 000
B	Vlastnické vztahy	1 : 5 000
C	Územní plán města Brna	1 : 5 000
D	Využití území	1 : 5 000
E	Problémový výkres	1 : 5 000

Návrh:

1	Širší vztahy - Varianta I.	1 : 25 000
	Širší vztahy - Varianta II.	1 : 25 000
	Širší vztahy - Varianta III.	1 : 25 000
2	Hlavní výkres - funkční využití území - Varianta I.	1 : 5 000
	Hlavní výkres - funkční využití území - Varianta II.	1 : 5 000
	Hlavní výkres - funkční využití území - Varianta III.	1 : 5 000
3	Principy řešení dopravy (Varianty I.,II.,III.)	1 : 10 000
4	Principy řešení technické infrastruktury	
4.1	Odkanalizování území (Varianty I.,II.,III)	1 : 10 000
4.2	Zásobení vodou (Varianty I.,II.,III)	1 : 10 000
4.3	Zásobení plynem a elektrickou energií (Varianty I.,II.,III)	1 : 10 000
5	Principy řešení ÚSES a krajiny (Varianty I.,II.,III)	1 : 10 000

1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1.1 HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ

Hlavním cílem řešení předložené územní studie je zpracování dokumentace, která prověřuje možnosti rozvoje města Brna jižním směrem v oblasti MČ Chrlice.

Studie se byla pořizena na základě požadavku Městské části Brno – Chrlice a má sloužit jako podklad pro nový Územní plán města Brna. Případně může být využita jako podklad pro definování dílčích změn stávajícího Územního plánu města Brna nebo jako podklad pro TEZ staveb dopravy, technické infrastruktury a městského občanského vybavení. Dále je možno jejich výsledů využít pro formulaci územních požadavků pro rozvojovou lokalitu „Žlábky“.

Městská část Brno – Chrlice je v posledním období nucena řešit aktuální požadavky na další územní rozvoj. Tyto požadavky překračují rámec rozvojových dokumentů, které má městská část k dispozici.

Zpracovaný územně plánovací podklad - RP MČ Brno – Chrlice z roku 2000, již neodpovídá stávajícímu stavu a nezohledňuje nové rozvojové plochy zapracované do územního plánu města Brna formou změn. Také prověřovaný rozvoj jihovýchodního sektoru města Brna bude mít radikální dopad na městskou část.

V současnosti variantně zpracováváný koncept nového územního plánu města Brna potřebuje znát zpětnou reakci městské části na uvažovaný rozvoj z hlediska jejich vnitřních vazeb a dopadů na kvalitu urbánního prostředí.

Dílčí cíle studie:

- vyhodnocení dalšího možného rozvoje v kontextu nového územního plánu města,
- vyhodnocení dalšího možného rozvoje v kontextu platného územního plánu města,
- stanovení urbanistických požadavků na rozvoj ploch městských zájmů,
- vyhodnocení dopadů dalšího rozvoje (především bydlení) na veřejnou vybavenost městské části,
- stanovení dopadů dalšího rozvoje na dopravní síť městské části,
- stanovení dopadů dalšího rozvoje na identitu městské části,
- koordinace požadavků městské části se záměry nového územního plánu města Brna.

1.2 ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚP MB (1994) A NÁVRHU ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie „MČ Chrlice“ byla na základě dohody učiněné na výrobních výborech zpracována ve variantách. Ukazuje možnosti využití území zohledňující především řešení dopravních vazeb a míru zatížení území novými městskými funkcemi při odpovídajícím vybudování nezbytné městské občanské vybavenosti.

Ve vztahu k platnému Územnímu plánu města Brna studie zpřesňuje využití území a vytváří podmínky nového využití nad jeho rámec. Studie v zásadě vycházela z dvou variant konceptu nového územního plánu, které zpřesnila a dílčím způsobem upravila dopravní řešení. Posouzení variant je na odpovědnosti zpracovatele nového územního plánu, který je jediný schopen komplexně posoudit širší územní dopady. Protože v současnosti je koncept nového územního plánu již odevzdán, je možno studii využít jako podkladu pro diskuzi při jeho projednávání, popřípadě využít některých námětů pro dopracování návrhu.

1.3 ROZVOJOVÁ PROBLEMATIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ STUDIE

Územní studie byla doplněna potřebnými analytickými výkresy, které byly ukončeny problémovým výkresem, který shrnuje rozvojovou problematiku a je podkladem pro řešení vlastního urbanistického návrhu.

Jedná se o výkresy:

- A Vlastnických vztahů
(zmapování území dle aktuálních vlastnických vztahů)
 - B Využití území dle katastru nemovitostí
(zmapování území dle aktuálních kultur jednotlivých pozemků)
 - C Územní plán města Brna
(zobrazení platného Územního plánu města Brna a návrhu využití území dle Územního plánu města Modřic)
 - D Využití území
(analytický rozborový výkres zobrazující dnešní využití území a územní limity využití území)
 - E Problémový výkres
(syntetický rozborový výkres zobrazující záměry využití území, dopravní záměry a problémy)
- Přílohy analytické části
- Hluková mapa z pozemní dopravy pro území statutárního města Brna
(hlukové zatížení řešeného území v denní době)
 - Problematika záplavového území
(zobrazení stanoveného záplavového území a návrh aktivních a pasivních zón)

V **Problémovém výkrese** (výkres E) byly graficky znázorněné záměry využití území dle ÚPmB a záměry nad jeho rámec prezentované v konceptu nového územního plánu. Zvláště byly vyzdvíženy klíčové rozvojové záměry, které mohou ovlivnit celkovou urbanistickou koncepci.

Klíčové rozvojové záměry jsou:

(text v závorce záměr blíže specifikuje a nastiňuje případné problémy spojené s jeho realizací)

- A - Úprava a dostavba Chrlického náměstí
(dle RP Chrlice – úprava dopravního napojení a dostavba objektů komerční a nekomerční vybavenosti doprovázená sadovými úpravami a úpravou veřejných prostranství)
- B - Nová výstavba v lokalitě "Sídliště"
(potřeba dopravního napojení, potřeba vybudování veřejných prostorů, potřeba odclonění nové obytné výstavby od hlukového zatížení z trasy západního obchvatu – návrh komunikace II/152, dořešení odkanalizování území)
- C - Nová výstavba v lokalitě "Žlábky"
(potřeba dopravního napojení a obsluhy prostředky hromadné dopravy, potřeba vybudování veřejných prostorů, vliv cílového zatížení území počtem obyvatel na kapacitu školských zařízení v MČ Chrlice, dořešení odkanalizování území především dešťové kanalizace)
- D - Záměr výstavby dle ÚP Modřice
(zástavba ve stanoveném záplavovém území)
- E- Záměr rozšíření Chrlické výrobní zóny
(potřeba dopravního napojení, dořešení odkanalizování území)
- F- Záměr vybudování Tuřanské výrobní zóny
(dopravní a technické napojení území)
- G - Záměry realizace bydlení
(dílčí doplnění lokalit bydlení při zajištění jejich dopravního napojení a obsluhy území technickou infrastrukturou)
- H - Záměr vybudování sportovně rekreačního zázemí Chrlic
(ve stanoveném záplavovém území dle principů urbanistická studie "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky")

I - Záměr vybudování vodní plochy

(dle urbanistická studie "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky")

V rámci diskutované rozvojové problematiky bylo požadováno prověření možnosti vyvedení SJ vlakového diametru do výrobní zóny Chrlice nebo umožnění zavlečkování této zóny z přerovské trati.

Samostatně byly definovány dopravní problémy:

1. Podjezdy pod železnicí na ulici Roviny
2. Křižovatka na ulici Rebešovická
3. Křižovatka na ulici Zámecká
4. Dopravní úpravy na Chrlickém náměstí (včetně řešení nedostatku parkovacích míst u sportovního areálu v Chrlicích)
5. Úrovňový přejezd železniční tratě na ulici Jana Broskvy (u školy)
6. Dopravní napojení nové rozvojové lokality „Žlábky“
7. Problematika prostupnosti veřejného dopravního koridoru v ulici Tovární
8. Návaznost komunikace se sběrnou funkcí Brněnské Ivanovice – Chrlice
9. Nové dopravní napojení Tuřan v souvislosti s obchvatem Tuřan (II/380)
10. Obchvat Tuřan II/380
11. Možné stopy vedení silnice II/152
12. Nová stopa železnice (vlečky) do průmyslové zóny Tuřany
13. Napojení areálu ZZN Pomoraví

Specifickým rozvojovým problémem je problematika záplavového území, kterou se podrobně zabývala urbanistická studie "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky". Závěry této studie jsou doposud platné a týkají se především:

- problematiky záplavového území ve vztahu se záměry využití území pro výstavbu komerčních ploch při D2 (v návaznosti na MÚK Modřice),
- problematiky záplavového území ve vztahu k možnostem rekreačního využití severní části řešeného území (využití území pro rekreační účely bez možnosti staveb – aktivní zóna),
- problematiky plánované výstavby v Modřicích, která nekoresponduje se záměry rekreačního využití na území města Brna.

Tato problematika nebyla v územní studii „MČ Chrlice“ již dále prohlubována a závěry formulované v urbanistické studii "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky" přebírá.

Variantní zpracování

Problematika dopravního řešení v trasování silnice II/152 ve vztahu k obsluze jižní výrobní zóny, zatížení lokality „Žlábky“ a řešení odpovídajícího vybavení území zařízeními základního školství spolu úzce souvisí. Z těchto důvodů byl cílový stav modelován ve třech variantách. Tyto varianty ve vzájemných souvislostech zmíněné problémy řeší a umožňují lépe pochopit důsledky možných dílčích rozhodnutí v souvislostech celkového koncepčního rozvoje Chrlic a navazujícího území jihovýchodního sektoru města. Tento postup byl doporučen na základě diskuzí na výrobních výborech, které probíhaly při zpracování studie.

1.4 POUŽITÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

Územně plánovací dokumentace**Územní plán města Brna v aktualizované podobě**

(UAD studio s.r.o., 1994)

Schválená a platná územně plánovací dokumentace. Výchozí podklad prezentující stávající představu o rozvoji řešeného území.

Územní plán Modřic včetně změny Z3

(Ing.arch. Alena Košťálová, 1995)

Schválená a platná územně plánovací dokumentace. Nutno respektovat i když využití území bezprostředně navazující na řešené území nekoresponduje s představami města Brna a je v rozporu se stanoveným záplavovým územím.

Další použité podklady**Koncept nového územního plánu města Brna - 4. milník**

2 varianty řešení (ARCHDESIGN – 10/2007)

US rozvojových zón letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa, Šlapanice (Studie JV sektoru města Brna)

(UAD studio, 2006)

RP MČ Brno – Chrlice

(URBAIN - Ing.arch. Hana Urbášková, 2000)

Urbanistická studie „Žlíbky“

(2006)

Urbanistická studie Tuřany

(Atelier ERA, 2004)

Urbanistická studie "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky"

(Atelier ERA, 2007)

Rozbor zastavitelnosti krajiny v okrajových částech města Brna - k.ú. Holásky, k.ú.Brněnské Ivanovice, k.ú. Chrlice a k.ú.Přížřenice

(Ekologická dílna Brno, 2004)

Možnosti revitalizace údolních niv hlavních brněnských řek

(Ateliér Fontes, 3/2006)

Generel geologie, hydrogeologie a inženýrské geologie města Brna

(AQUA ENVIRO s.r.o., 2004)

Studie rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice

(DPP, 2000)

Studie Jihovýchodní tangenty města Brna

(PK Ossendorf, 2001)

DUS Návrh dopravní obsluhy území přiléhajícího k dálnicím D1 a D2 s prověřením jeho napojení prostřednictvím dálničních křižovatek

(VIA CONSULT PROJEKT - 12/2006)

Modelování dopravy pro výše citovanou práci

(DHV CR, spol. s r.o., 12/2006)

Studie zapojení severojižního kolejového diametru do regionu JMK

(City Plan spol.s r.o., 2002)

Odborný posudek na odstranění bariérového efektu dálnice D2 pro cyklistickou a pěší dopravu mezi Modřicemi a Chrlicemi

(Bkom, 2003)

MČ Tuřany, Studie cyklistických tras
(Bkom, 2003)**Pasport veřejně přístupných účelových cest, stezek a pěšin mimo zastavěné území**
(M.Škvarilová, 2005)**Studie parkovacích míst a garáží v MČ Chrlice**
(Ing.Matula, 2006)**Studie okružní křižovatky Rebešovická****TEZ - Rekonstrukce místní komunikace v ulici Roviny**
(Ing. Bayer, 2004)**Koordinační studie odkanalizování**
(TEZ - Prokešova, Na mlatech, U ústavu, Pod hejdou)
(TEZ - chodník a stezka U viaduktu)
(TEZ – havárie komunikace Roviny)
(Sanace ulice Požární - V rejích)**Komplexní pozemkové úpravy k.ú.Chrlice****Změny ÚPmB**

B 27/05 – I
B 28, 29/05 – I
B 30/05 – I(9)
B 30/05 – I(10)
B 46/05 – II
B 47/05 – II
B 44/06 – II

Ostatní podklady

Brno, vývoj města, předměstí a připojených vesnic, Ing.arch. K. Kuča
Územní generel bydlení města Brna
Územní generel dopravy města Brna
Územní generel smíšených funkcí města Brna
Územní generel výroby města Brna
Generel zeleně města Brna

Mapové dílo

Pro potřeby zpracování studie byl využit kompletní polohopis řešeného území v digitalizované podobě. Mapový podklad byl poskytnut OMI MmB. Výškopis byl poskytnut OÚPR MmB.

Ortofotomapy

Pro potřeby zpracování studie byly využity digitální ortofotomapy. Podklad byl poskytnut OMI MmB.

Inženýrské sítě

Pro potřeby zpracování studie byl zpracovateli poskytnut výřez DTMB obsahující stávající stav vedení jednotlivých inženýrských sítí v řešeném území. Podklad poskytl OTS MmB.

Zpracovaná studie vychází z "Metodiky OÚPR MMB", která je respektována a upravena pro potřeby grafických výstupů v měřítku 1 : 5 000 a 1 : 10 000.

2 ŘEŠENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

2.1 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno území městské části Brno – Chrlice, které je totožné s katastrálním územím Chrlice. Graficky je hranice řešeného území zobrazena ve výkresech grafické části územní studie. Rozloha řešeného území je 949,25 ha.

Z hlediska širších dopravních vazeb je řešení úzce spjato s problematikou jihovýchodního sektoru města Brna (JV segment mezi dálnicemi D1 a D2). Proto jsou širší vazby řešení dokladovány v rozsahu výše definovaného prostoru, který se dotýká území městské části:

- Chrlice (katastrálním území Chrlice),
- Tuřany (katastrální území Holásky, Brněnské Ivanovice a Tuřany),
- Brno - jih (katastrálním území Dolní Heršpice a Přízřenice).

2.2 SPECIFICKÉ CHARAKTERISTIKY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

2.2.1 Geografické charakteristiky území

Geologická stavba a reliéf

Řešené území se nachází v severní části Dyjsko-svrateckého úvalu, ve společné údolní nivě Svatky a Svitavy a na okrajové části Tuřanské plošiny. Nivu tvoří souvrství podloží štěrpkopísků a nadloží povodňových hlín. Plošina je budovaná souvrstvím terasových říčních štěrpkopísků, spočívajících na podloží vápnatých jílu, které vystupují na povrch místy v okrajovém svahu plošiny. Štěrkopísky jsou částečně překryté málo mocnými vrstvami spraší.

Reliéf území má proměnlivý charakter. Nad rovinou údolní nivy na západě se z východní strany zvedá okrajový svah Tuřanské plošiny.

Půdní poměry

V půdním pokryvu převažují z přirozených půd ve velké části řešeného území pelické. (nivní) půdy, okrajově na svazích Tuřanské terasy černoze, a to na spraších typické, na píscích a štěrčích arenické. Podél Ivanovického, Tuřanského a Dvorského potoka se táhne úzký pruh černic (lužních půd). Půdy v zastavěném území jsou často antropicky pozměněné.

Klimatické poměry

Z hlediska makroklimatického se území nachází dle Mapy klimatických oblastí Československa (Geografický ústav ČSAV, 1971) na okraji naší nejteplejší klimatické oblasti T4. Průměrná roční teplota se pohybuje okolo 8,5 °C. Nejteplejším měsícem je obvykle červenec s průměrnou teplotou cca 18,5 °C, nejméně ledem s průměrnou teplotou cca -2 °C. Roční úhrn srážek činí v průměru kolem 550 mm. V posledních letech se ovšem roční úhrny srážek pohybují hluboko pod tímto průměrem. Nejvíce srážek spadne v letním období (červen - srpen), nejméně na přelomu zimy a jara (leden - březen). Charakteristiky proudění vzduchu měřené ve stanici v Tuřanech ukazují, že převládajícím směrem větru je směr severozápadní až severní, v zimním období též směr jihovýchodní a východní. Mezoklimatické poměry jsou na plošině terasy velice nevýrazné a v zásadě odpovídají makroklimatickým charakteristikám. Zvýšenou tvorbu místních inverzí a mlh lze předpokládat v částečně v údolí Ivanovického, Tuřanského a Dvorského potoka.

Hydrologické poměry

Hydrograficky přísluší celé řešené území do povodí Svatky. Hlavními vodními toky území jsou Svatka, Svitava, Ivanovický potok, Černovický potok, Tuřanský potok a Dvorský potok.

Svitava protéká západní částí území ve zcela umělém korytě. Tok je zahluubený, přímý, profil má upravený ve tvaru dvojitého lichoběžníku a nemá žádný břehový porost. Doprovodné porosty mimo vlastní profil koryta jsou řídké až sporadické. Řešené území je z velké části součástí záplavového území Q100 a aktivní zóny rozlivu.

Černovický potok, původně pramenící na úpatí Černovické terasy severně od Černovického hájku, se vlévá pod Holáseckými jezery do Ivanovického potoka. Černovický potok je zatrubněn v místě křížení s dálnicí D1, a výrazně upraven po ulici Kaštanovou. Jižně od ní je upraven do systému velmi úzkých průtočných vodních nádrží, které mohly být původně i jedním z četných ramen Svratky. Nejspodnější část toku nad soutokem s Ivanovickým potokem je vypříměna a upravena do lichoběžníkového profilu.

Ivanovický potok pramenil původně ve Slatině, nyní teče od severního okraje Ivanovic přes zastavěné území k jihu a na okraji Holásek se ohýbá k západu do nivy Svratky. Pod Holáseckými jezery přijímá zprava Černovický potok a opět se stáčí se k jihu, západně od Chrlic přijímá zleva Tuřanský potok. Po soutoku s Tuřanským potokem kříží dálnici, v Rajhradě se vlévá do Svratky. V řešeném území je v celé délce upraven a opevněn betonovými panely.

Tuřanský potok pramení v Tuřanech severně od ulice Farní a směřuje k jihozápadu. Do řešeného území přitéká propustkem pod železniční tratí. Po krátkém úseku, kdy protéká zastavěným územím Chrlic obtéká severozápadně zástavbu, a vlévá se západně od zastavěného území Chrlic do Ivanovického potoka. Tok je v řešeném území vypříměn, upraven do lichoběžníkového profilu a zpevněn.

Dvorský potok pramení v západní části k.ú. Dvorska při komunikaci II/380, kterou podchází. Dále pokračuje souběžně s dnešní místní komunikací v ulici Roviny (z jihu se dotýká výrobní zóny při ulici Tovární), podchází přerovskou železniční trať a dále pokračuje opět v souběhu s komunikací v ulici Roviny, podchází ulici Rebešovicou, dálnici D2 a v JZ části k.ú. Chrlice se vlévá do Ivanovického potoka

V území je několik vodních ploch přírodního charakteru, které pravděpodobně využívají původních ramen Svratky. Jedná se o průtočné nádrže na Ivanovickém potoce (Holásecká jezera) a tůň Splavisko. Kromě toho tu byly zbudovány 4 rybochovné nádrže západně od zástavby Holásek, z nichž největší je již přírodě výrazně vzdálena, zejména pro opevnění břehů betonovými panely. navržena tu byla další obtočná vodní nádrž v prostoru mezi Holáseckými jezery a Splaviskem, napájená z Ivanovického potoka. Pro nádrž již byly v rámci komplexních pozemkových úprav vyčleněny pozemky a zpracována projektová dokumentace

Výskyt podzemních vod je závislý na místních hydrogeologických podmínkách. Celé území nivy Svratky je hydrogeologicky velice významné, průlinové vody štěrkopísků říčních teras a údolní nivy vytvářejí rozsáhlé zásoby podzemních vod.

Biogeografické poměry

Podle Biogeografické mapy (Geografický ústav ČSAV, 1970) přísluší celé území do prvního (dubového) vegetačního stupně. Původní společenstva mimo údolní nivy tvořily především habrové doubravy a doubravy s ptačím zobem, na nižších terasách vystřídáné lesostepními habrodřínovými doubravami. V údolní nivě Svratky byly zastoupeny habrojilmové jaseniny, topoljilmové jaseniny, jasanové doubravy a vrbové olšiny.

Podle Biogeografického členění České republiky (M. Culek, 1996) se zájmové území nachází při severním okraji severopanonské podprovincie biogeografické provincie středoevropských listnatých lesů, na pomezí bioregionů Lechovického a Dyjsko-moravského.

Dle Geobotanické mapy ČSSR vydané Botanickým ústavem ČSAV (1970) tvořily původní vegetaci na plošině a v jejich svazích subxerofilní doubravy a dubo-habrové háje, v nivě pak lužní lesy.

2.2.2 Historická a demografická východiska

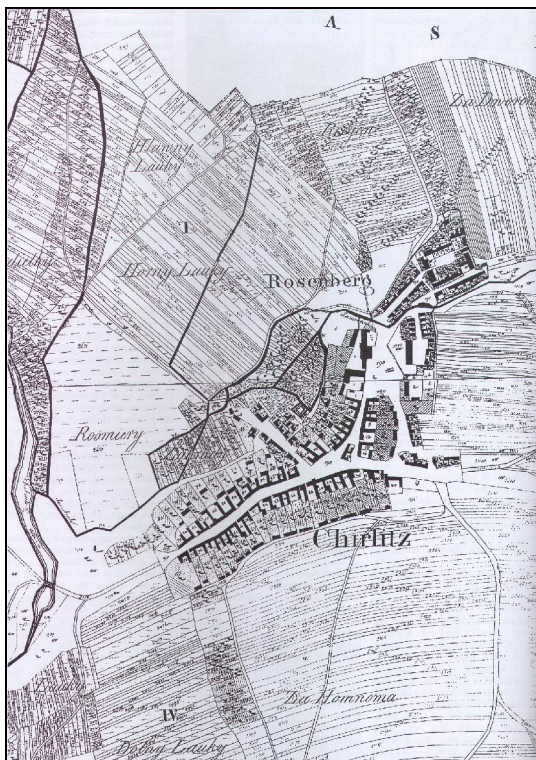
V řešeném území se nachází historická struktura původní obce Chrlice, která byla postupně doplněna dobovými formami bydlení (založená bloková struktura rodinných domů, sídliště v panelové technologii, současné formy rodinného bydlení). Významné je zastoupení výrobních, skladovacích a zemědělských areálů.

V severní části území kolem Chrlického náměstí a ulice Zámecké je situováno historické krystalizační jádro Chrlic tvořené původní strukturou objektů zemědělského hospodářsko - obytného charakteru a původního zámku (tvrze). Rozvoj obce východním směrem byl ukončen lokalizací „Přerovské“ železniční tratě (1867 – 1870). Severní a západní plochy byly omezeny častými záplavami v nivě soutoku Svratky a Svitavy. Jižní část území byla vždy využívána pro intenzivní zemědělskou činnost a to díky kvalitní zemědělské půdě v říční nivě Svratky.

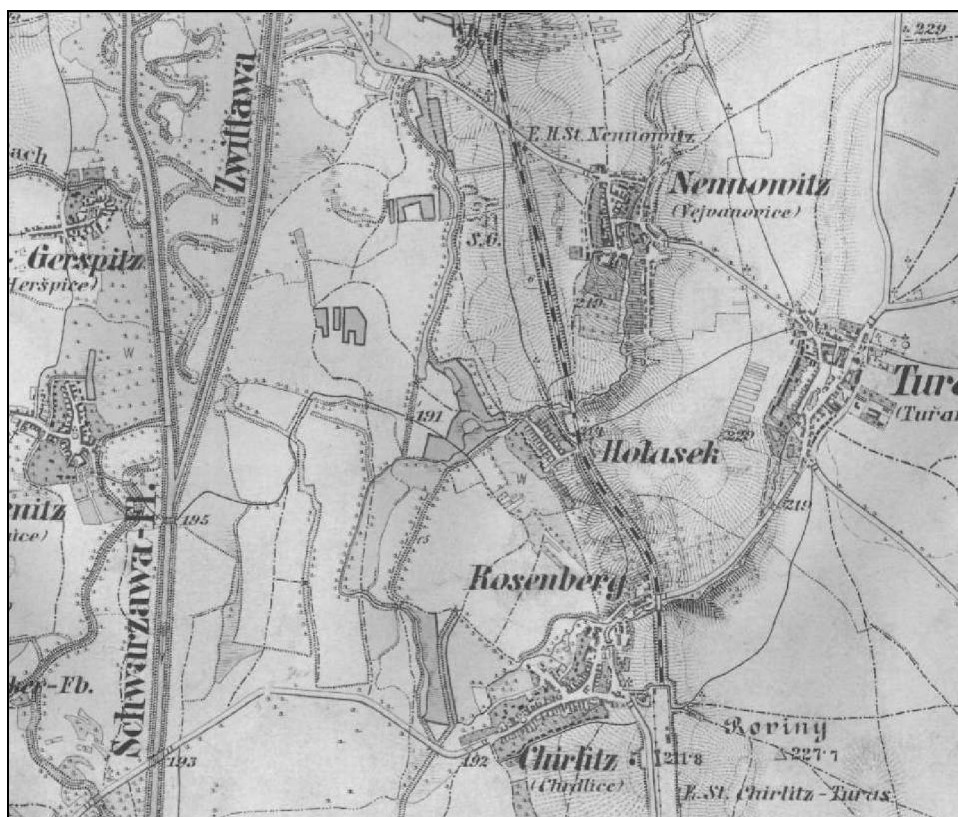
V období 1. republiky se obytná zástavba Chrlic rozšířila jižním směrem formou několika pravoúhlých obytných bloků rodinných domků situovaných po obou stranách železniční tratě.

V 60. a 70. letech došlo k další obytné výstavbě jižním směrem. V této době je započata výstavba několika obytných bloků panelového sídliště. Zároveň na jihu po obou stranách železniční tratě byly založeny průmyslové a zemědělské areály.

Kolem roku 1800 – stabilní katastr



Kolem roku 1870 – založení Přerovské trati



Kolem roku 1939

Celkem se na území Chrlic nachází 693 domů, ve kterých je cca 3 176 obyvatel.

Demografická skladba území je v současnosti vyvážená a to především díky postupnému doplňování a regeneraci stavebního fondu zatím bez velkých územních zásahů. Dostí dramatický zásah do demografické struktury znamenala výstavba sídliště v 70. letech, kdy došlo k radikálnímu omlazení populace. V rámci tzv. komplexní bytové výstavby byla částečně řešena i poptávka po předškolních a školních zařízeních. Došlo k výstavbě školky a postupné dostavbě školy na ulici Jana Broskvy, ale bez potřebného zázemí.

V případě masivnějšího vstupu obytné výstavby do tohoto území dojde k rychlé změně demografické struktury, což vyvolá nové požadavky především na kapacity školních a předškolních zařízení občanské vybavenosti. Ty je možno částečně hledat v rezervách dnešních zařízení v MČ Chrlice, ale pro větší územní rozvoj je nutno počítat s výstavbou nových školských zařízení a pro jejich výstavbu rezervovat potřebné plochy.

Pro zachování identity řešeného území je žádoucí usměrňovat rozvoj bydlení především do forem bydlení v rodinných domech nebo v nízkopodlažních bytových domech. Výstavba klasických forem bytových domů není vhodná. Při dalším rozvoji MČ je nutno posilovat především význam městských veřejných prostorů, které by měly být cílevědomě zakládány a měly by se stát místy, s kterými by obyvatelé ztotožňovali místo svého bydlení. V Chrlicích v úvahu připadají 3 místa. Je to prostor kolem dnešního Chrlického náměstí, prostor v bezprostřední blízkosti stávajícího sídliště a prostor v nově zakládané lokalitě „Žlábky“. Tato místa musí mít vyšší hodnotu veřejných prostorů a to především svou kompozicí, uspořádáním zeleně formou parkové úpravy a v neposlední řadě musí na sebe vázat některé veřejné aktivity vybavenosti jako je škola, sport, zábava nebo obchod každodenní potřeby.

2.2.3 Ochranné přírodní režimy

Památné stromy

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit dle § 46 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. za památné stromy. V řešeném území nebyl vyhlášen žádný památný strom.

Lokality s výskytem zvláště chráněných druhů organismů

Druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, lze vyhlásit dle § 48 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. za zvláště chráněné. V současné době jsou zvláště chráněné druhy rostlin vyjmenovány v příloze č. II prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. a zvláště chráněné druhy živočichů v příloze č. III téže vyhlášky. Přestože v řešeném

území lze předpokládat výskyt zvláště chráněných druhů organismů v ekologicky významných segmentech krajiny, nebyla v území žádná lokalita takto vyhlášena.

Lokality Natura 2000

Natura 2000 je dle § 3 odst. (1) písm. p) zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptáčimi oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu (viz § 39 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů) nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území (§ 14 zákona 114/92 Sb. ve znění pozdějších předpisů). V řešeném území se lokality Natura 2000 nevyskytují.

Významné krajinné prvky

V rámci obecné ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb. mají zvláštní postavení významné krajinné prvky (VKP) - ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability (§ 3 písm. b). Významnými krajinnými prvky jsou obecně (podle § 4 odst. 2 zákona) lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a dále jiné části krajiny, které příslušný orgán ochrany přírody zaregistruje podle § 6 zákona.

V řešeném území se nacházejí z obecně vyjmenovaných významných krajinných prvků drobné lesy v blízkosti Tuřanského a Dvorského potoka, vodní tok Svratky a Svitavy, dále Ivanovický, Černovický, Tuřanský a Dvorský potok a niva Svratky a Svitavy. Významné krajinné prvky registrované podle § 6 zákona jsou zastoupeny v území lokalitami Splavisko, Mokřina u dálnice a Dvorský potok. Tuřanský potok, který je v současnosti evidován jako zeleň chráněná ve smyslu Vyhlášky města Brna č.10/1994 je navržen k registraci jako VKP.

Územní systém ekologické stability

Nadregionální a regionální ÚSES

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními skladebnými částmi (prvky) ÚSES, tvořícími jeho povinnou součást, jsou biocentra a biokoridory. Doplňkovými skladebnými částmi ÚSES jsou interakční prvky.

Návrhem ÚSES řešeného území se zabývá několik různých dokumentací. Aktuálně směrodatnými dokumentacemi jsou v současné době

na regionální úrovni:

- Územně technický podklad regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability České republiky z roku 1996 (Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí a Společnost pro životní prostředí Brno, s.r.o., 1996);
- Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (AGERIS s. r. o., Brno, 2003). Tento generel byl zapracován i do nové územní prognózy Jihomoravského kraje.

na lokální úrovni:

- Generel lokálního (místního) ÚSES Kolářová a spol.1992
- Komplexní pozemkové úpravy v k.ú. Chrlice
- Územní plán města Brna.

Nadregionální ÚSES není podle ÚTP R+NR ÚSES i krajského generelu ÚSES na území zastoupen.

Z hlediska regionálního ÚSES prochází širším územím regionální biokoridor 1494 - Svitava Soutok - Černovický hájek a nachází se tu regionální biocentrum 238 - Soutok Svratky a Svitavy.

Lokální úroveň ÚSES je v území reprezentována větví sledující tok Černovického a části Ivanovického potoka s lokálním biocentrem na Holáseckých jezerech a Splavisku. Mimo řešené území pokračuje na sever do regionálního biocentra Černovický hájek a na jih do regionálního biocentra Rajhradská bažantnice. Ve směru východ – západ je podél Dvorského potoka lokalizována větev lokálního biokoridoru s lokálními biocentry prameniště Dvorského potoka a Dvorský potok.

Způsob napojení větve lokálního ÚSES na regionální biocentra spolu s přírodě vzdáleným stavem koryta Svitavy a Svatky v tomto prostoru nabízí možnost posílení ekologické stability nivy Svatky zdvojením regionální větve v tomto úseku a vybudování biokoridoru v regionálních parametrech i po toku Černovického a části Ivanovického potoka prakticky bez větších problémů. Skutečnost, že součástí biokoridoru jsou dva ekologicky významné segmenty krajiny s výskytem ohrožených druhů obojživelníků (Holásecká jezera a Splavisko) požívající legislativní ochranu vhodnost tohoto řešení ještě umocňují. Návrhem tohoto řešení se více zabývá dokumentace urbanistické studie "Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky" (Atelier ERA 2007).

Zeleň chráněná ve smyslu Vyhlášky města Brna č. 10/1994, o zeleni ve městě Brně,

V území byla provedena kategorizace zeleně ve smyslu vyhlášky města Brna č. 10/1994, o zeleni ve městě Brně, čl. 5. odst. 5 a pracovní legendy k územním plánům zón, poskytnuté pořizovatelem. Projektant provedl kategorizaci zeleně dle přílohy č. 1 vyhlášky a dle zmíněné pracovní legendy. O konečném zařazení jednotlivých ploch zeleně do jednotlivých kategorií rozhodnou dle článku 3 odst. 2 vyhlášky společně Odbor životního prostředí a OÚPR Magistrátu města Brna. V rámci výše uvedené vyhlášky je uveden Seznam nejvýznamnější zeleně, jejíž plošný rozsah nesmí být zmenšen:

- lokalita – 249 Chrlice – park mezi ulicí Zámecká a Tuřanským potokem (2978 m², parcela č. 8),
- lokalita - 250 Chrlice - zámecký park (9757 m², parcely č. 4,5,6),
- lokalita - 251 Chrlice – Chrlické náměstí (457 m², parcela č. 104),
- lokalita - 252 Chrlice – Rebešovická – Drlíčková (510 m², část parcely č. 347),
- lokalita - 253 Chrlice – Tuřanský potok (26 728 m², parcely č. 1583, 1584, 1585, 1587, 1588, 1593) – v současnosti navrženo k registraci jako VKP.

2.2.4 Zeleň

A. Funkčně samostatná zeleň

Jako funkčně samostatná zeleň je chápána zeleň veřejně přístupná ve volných (nezastavěných) plochách, která není součástí žádné jiné funkce města. Tato zeleň má funkci rekreační, krajinnou a estetickou. Funkčně samostatná zeleň se dělí na městskou a krajinnou zeleň. Městská zeleň zaujímá v současnosti v řešeném území nepatrnou rozlohu. Krajinnou zeleň v současnosti tvoří plochy kolem Splaviska, Tuřanské a Dvorského potoka.

Městská zeleň

Plochy městské zeleně jsou záměrně vytvořeny jako náhrada za původní přírodní prostředí. Slouží jako zázemí pro odpočinek a rekreační aktivity obyvatel, spoluvytvářejí kultivované městské prostředí.

Zeleň městská - parková

Jedná se o souvislé sadovnický upravené plochy větší výměry, které slouží jako prostor pro krátkodobou rekreaci obyvatel města. Zahrnují městské parky a rekreační parky. Kvalitní parková zeleň by měla mít jasnou kompozici s dominantním objektem, měla by být snadno přístupná, přehledná a snadno udržovatelná. Její výměra by měla být minimálně 1 ha. V řešeném území v současnosti se taková plocha nenachází, i když by bylo možno do této kategorie zahrnout parkově upravenou plochu na Chrlickém náměstí. V návrhu se předpokládá situování parkových ploch menšího rozsahu v lokalitách budoucích center a to jak v lokalitě „U sídliště“ tak i v lokalitě „Žlíbky“.

Zeleň městská - ostatní

Do této kategorie jsou dle vyhlášky města Brna č. 10/94 zařazeny menší sadovnický upravené plochy s estetickou funkcí, spoluvytvářející kultivované městské prostředí. V rámci Metodiky pro zpracování ÚPNZ - ÚHA Magistrátu města Brna z roku 1996 jsou do této kategorie zařazeny i významné plochy izolační zeleně, liniová zeleň a uliční stromořadí. K nejvýznamnějším stávajícím plochám této zeleně patří:

- zelená plocha na ulici V lázničkách
- zelená plocha mezi Tuřanským potokem a Chrlickým náměstím
- zelená plocha mezi ulicemi Rebešovickou a Podhrázní,

V území se navrhuje

- rozšíření zelené plochy na ulici V lázničkách
- úprava zelené plochy mezi Tuřanským potokem a Chrlickým náměstím
- menší plochy zeleně v návaznosti na návrhové plochy bydlení v lokalitě „U sídliště“ a v lokalitě „Žlíbky“, které mají většinou funkci izolační,
- pásy zeleně podél Chrlického nádraží vzniklé na základě redukce ploch železnice.

Zeleň městská - rekreační

Jedná se o souvislé krajinářsky upravené plochy větší výměry, které slouží jako prostor pro krátkodobou rekreaci obyvatel města. Tyto jsou plochy navrženy v návaznosti na sportovní rekreační plochy se stavebními objekty v severní části Chrlic a vytváří jim potřebné zázemí s možností umístění hřišť a volnočasových aktivit. Jedná se o plochy v záplavovém území a proto se nepředpokládá se jejich oplocení.

Krajinná zeleň

Plochy krajinné zeleně slouží pro zachování a obnovu přírodních hodnot území.

Krajinná zeleň všeobecná

Rozvoj ploch krajinné zeleně všeobecné je řízen především přírodními procesy. V řešeném území je tvořena břehovými porosty vodotečí a vodních ploch (významné krajinné prvky), dále porosty olší a vrb ve zbytcích zazemněných ramen Svratky pod zástavbou Holásek (drobné remízky). Nově se tato zeleň navrhuje podél jednotlivých vodotečí, kde tvoří základ navrhovaného ÚSES (především jako základ lokálních biocenter).

Specifickou kategorií je navrhovaný pás krajinné zeleně oddělující obytnou zástavbu Chrlic od průmyslové zóny v oblasti „Roviny“. Tento pás o přibližné šířce asi 150 m důsledně odděluje obytné a výrobní území s cílem vytvořit jasný předěl mezi rozdílným funkčním využitím území. Tyto plochy by měly především plnit funkci hygienickou, ale zároveň by měly pomoci dotvářet krajinný ráz sídelně využitého území s vazbami do oblasti Tuřan a Dvorského potoka.

Krajinná zeleň rekreační

V řešeném území se žádná odpovídající plocha této kategorie nenachází.

B. Zeleň ve stavebních plochách

Plochy zeleně, která má doplňkovou funkci k jiné hlavní funkci, jsou identifikovány jako překryvná funkce - zeleň ve stavebních plochách.

Zeleň v plochách bydlení

V řešeném území jsou do této kategorie řazeny zahrady u rodinných domů, sídlištní zeleň a zeleň v plochách se smíšenou funkcí. Stávající zahrady u rodinných domů jsou většinou kvalitní, převážně se vzrostlými ovocnými dřevinami, často doplněnými jehličnany a okrasnými keři. Zeleň v sídlišti je vázána na plochy navazující na založená dětská hřiště. V území se navrhuje lokality bydlení ve kterých se bude rozvíjet i tato kategorie zeleně.

Zeleň v plochách pracovních aktivit

Je tvořena částečně komponovanými výsadbami při vstupních prostorách areálů, dále náletovými dřevinami v pestré dřevinné skladbě (převažuje akát, jasan, javor, pajasán, topol), dříve založené pásy izolační zeleně (převážně kříženci topolů). Péče o tuto zeleň spočívá na majitelích ploch.

Zeleň v ostatních zvláštních plochách

V řešeném území se nevyskytuje.

Zeleň občanské vybavenosti

V území je zastoupena zahradou Ústavu pro zrakově postižené. Péče o tuto zeleň spočívá na majitelích ploch.

Zeleň v plochách pro dopravu

Tvoří ji zatravněné, případně osázené těleso dálnice D2, dálničních křižovatek a nadjezdů, těleso a zářez železnice.

Zeleň v plochách technické vybavenosti

V území je tato zeleň zastoupena minimálně.

Zeleň hřbitovů

V řešeném území se nevyskytuje.

Zeleň zahrádkářských osad

Do této kategorie spadá zeleň na plochách užitkových a okrasných zahrádek, které slouží zejména individuální rekreaci obyvatel města. V řešeném území je kategorie zastoupena v několika lokalitách na okraji nivy a v návaznosti na stávající obytné území. Návrh řešení počítá s omezením ploch zahrádek ve prospěch funkcí bydlení a krajinné zeleně. V návrhu zůstávají stabilizovány pouze plochy, které není možno využít jiným způsobem.

Významné stromy

Významných stromů je v řešeném území poměrně dost. Nejvíce se jich nachází v lokalitě Splavisko, a ve sportovním areálu Chrlice. Návrh předpokládá výsadbu stromořadí ve všech nově navrhovaných ulicích v obytných územích a v prostorách pro sport a rekreaci.

2.2.5 Ochrana stavebních a kulturních památek

V řešeném území se nenacházejí památkově chráněné objekty zapsané ve Státním seznamu nemovitých kulturních památek.

2.3 VAZBY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NA ŠIRŠÍ OKOLÍ

V kontextu širších územních vazeb je nutno vnímat celý jižní sektor města, kde původní zemědělská a obytná funkce je postupně vytlačována výrobně obchodními aktivitami a zbývající torzo obytného území je ze všech stran obkrouženo dopravními trasami. V této situaci se již nacházejí Modřice, Přízřenice, Heršpice a za nedlouho i Brněnské Ivanovice, Tuřany a Chrlice. Pokud dojde k realizaci výrobních zón kolem Tuřanského letiště, bude okolí Holáseckých jezer poslední přírodní enklávou na jihu města.

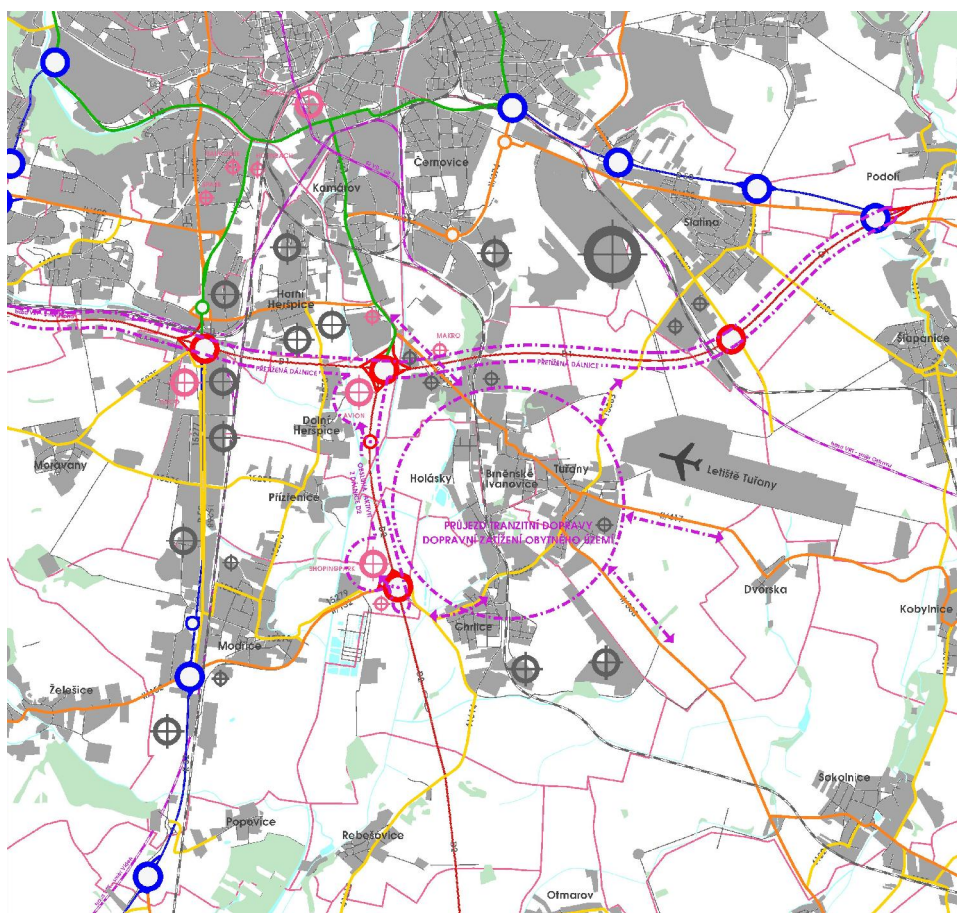
Širší dopravní vazby

Z hlediska širších dopravních vazeb jsou pro řešené území a jeho bezprostřední okolí důležité dva dopravní problémy.

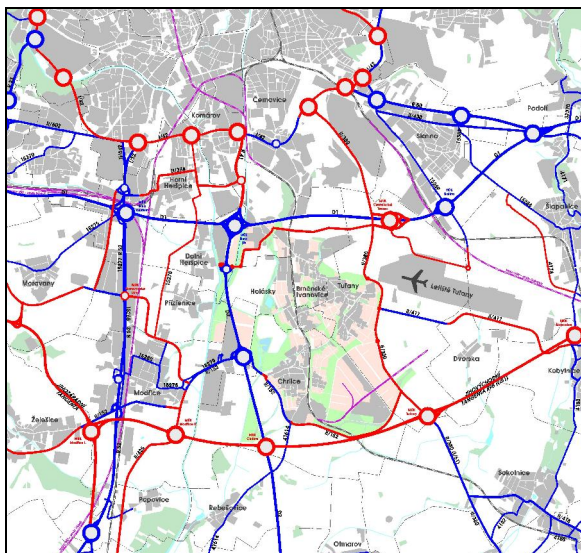
1. přetížená dálniční síť v území bezprostředního okolí města Brna, která je způsobena nárůstem motorizace, zvýšením podílu těžké automobilové dopravy a koncentrací aktivit napojených na dálniční síť a její bezprostřední okolí
2. dlouho neřešený problém zatížení území Tuřan, Brněnských Ivanovic a Chrlic průjezdem dálkové dopravy z jihovýchodní části Brněnské aglomerace (průjezd komunikací II/380, II/417 a III/15282 přes vnitřní zastavěné území městských částí)

Problematika 1. problémového okruhu je v Brně diskutována již řadu let v souvislosti se záměrem zkapacitnění dálnice a s tím související potřebou přestavby již existujících dálničních křižovatek. Poslední práce která se touto problematikou zabývala je DUS – „Návrh dopravní obsluhy území přiléhajícího k dálnicím D1 a D2 s prověřením jeho napojení prostřednictvím dálničních křižovatek“ (VIA CONSULT PROJEKT - 12/2006). Výsledkem této práce bylo konstatování, že jedinou možností, která by koncepčně pomohla řešit v dnešní době přetížený úsek dálniční sítě je vybudování tzv. Jihozápadní a Jihovýchodní tangenty – rychlostních komunikací, odlehčujících dopravní zatížení v tangenciálních dopravních vztazích. Zároveň práce prokázala nerealnost vedení paralelní kapacitní komunikace souběžně s dálnicí D1, která by ji dokázala alespoň částečně odlehčit. Pro prověřovaná řešení byly zpracovány dopravní modely (DHV CR, spol. s r.o. 12/2006).

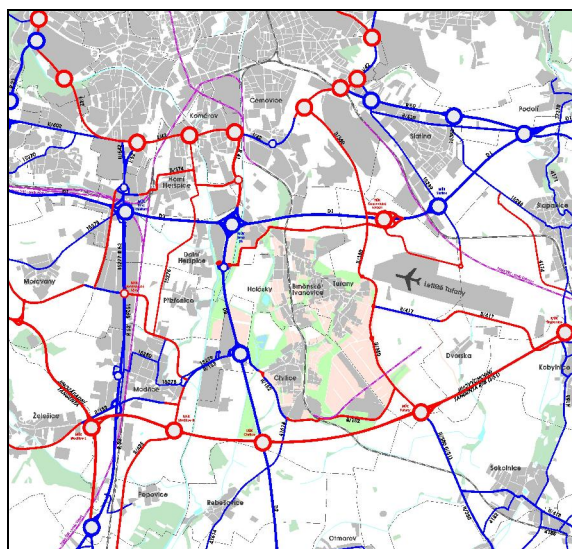
Dnešní stav



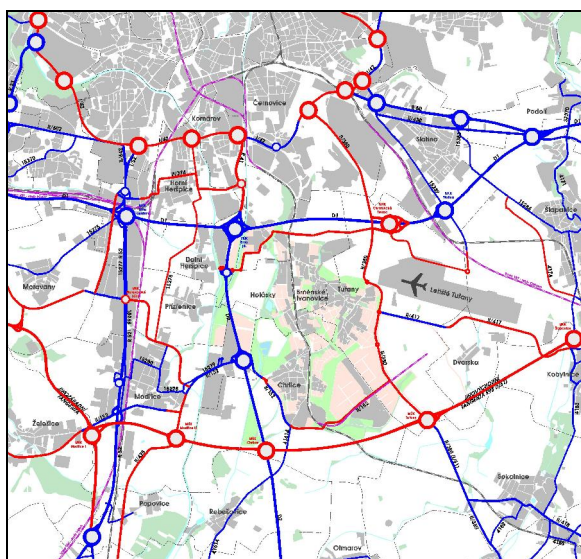
Navrhované řešení - Varianta I



Navrhované řešení - Varianta II



Navrhované řešení - Varianta III



Navrhované řešení z hlediska ochranného dopravního systému počítá s realizací obou tangent a vytvoření systému ochrany vlastního zastavěného území Brněnských Ivanovic, Tuřan, Holásek a Chrlic v podobě severního, jižního a východního obchvatu. Tento ochranný systém je modelován ve třech variantách jejichž odlišnost v této studii spočívá v rozdílné poloze navrhované komunikace II/152.

Ve variantě I. je komunikace II/152 trasována v odsunuté poloze k JV tangentě, ve variantě II. v poloze dnešní místní komunikace v ulici Roviny a ve variantě III. v poloze procházející výrobní zónou kolem ulice Tovární.

Poloha komunikace II/152 je vázána na možnost technického řešení železničních podjezdů v ulici Roviny a možnostech napojení systému obslužných komunikací jižní výrobní zóny s cílem vytvoření nového dopravního připojení areálu bývalé Osevy (dnes ZZN Pomoraví a Stavospol). Tímto řešením by bylo možno odstranit dnešní příjezd z vnitřní části Chrlic, který využívá úrovněového přejezdu přes železniční trať a těžkou dopravou zatěžuje obytné území. Vyřešení tohoto problému by zároveň značně zklidnilo předprostor základní školy v ulici Jana Broskvy.

Pro jednotlivé navrhované varianty I. až III. je tento ochranný systém ještě doplněn systémem sběrných komunikací, které mají pro sídelně využitě území především distribuční funkci a vytvářejí základní dopravní páteř řešeného území. Tyto komunikace jsou zároveň trasami, po kterých je vedena autobusová hromadná doprava. V této souvislosti je nutno připomenout, nutnost založení nové trasy sběrných komunikací, která prochází rozvojovými plochami bydlení v Brněnských Ivanovicích, Tuřanech a je ukončena v lokalitě „Žlábky“ v Chrlicích s možným prodloužením do výrobní zóny kolem ulice Tovární (konečná u SOU obchodního). Výše popsany distribuční systém navazuje na již dříve prezentovaný návrh zakotvený v urbanistické studii „Tuřany“ a „Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky“ do něhož zapracovává napojení lokality „Žlábky“.

Ve variantě I. je distribuční systém navíc doplněn souběžnou sběrnou komunikací s D2, která umožňuje dopravní zpřístupnění sportovně rekreačních aktivit v oblasti Holáseckých jezer (dle „Varianty C“ urbanistické studie „Přírodně rekreační areál Chrlice – Holásky“). Ve variantě II. není navrhovaná trasa sběrných komunikací od Tuřan přímo napojena do lokality „Žlábky“ v podobě průsečné křižovatky, dochází k jejímu rozdělení do dvou T křižovatek na pojených na ulici U viaduktu.

Graficky je tato problematika vyjádřena ve výkrese 1.

2.4 NÁVRH URBANISTICKÉ KONCEPCE

Na základě předpokladů možného řešení klíčových rozvojových problémů byly formulovány 3 varianty návrhu územní studie, které byly označeny jako I., II. a III.

Z hlediska vazeb na území města Modřice bylo v maximální míře respektováno využití území dle ÚP Modřic. Toto legitimní využití území zřejmě není možno v současnosti negovat, protože v území probíhá další projekční příprava. Navržené využití území Modřic je v mnoha aspektech pro řešení celku rozporupné (existence záplavového území a návrh aktivních zón, nerespektování vazeb na město Brno, velký stavební objem mimo měřítko krajiny, zhoršení dopravní situace dalším zatížením MÚK Modřice na D2).

Varianta I

Varianta předpokládá trasování silnice II/152 v nové stopě přimknuté k výhledové trase JV tangenty. K překonání Přerovské tratě využívá jejího zářezu v terénu a je řešeno nadjezdem. Dnešní trasa obslužné komunikace do výrobní zóny je opuštěna. Středem území je navržena nová obslužná páteřní komunikace vyžadující úpravu železničního i vlečkového podjezdu v ulici Roviny. Tato trasa umožňuje dopravní napojení nových výrobních ploch a zároveň v jižní části umožní napojit obytné území východní části Chrlic – za tratí v lokalitě Roviny a nové napojení výrobního areálu ZZN Pomoraví.

Rozvoj obytného území v lokalitě „Žlábky“ připouští v této variantě větší zatížení počtem obyvatel, které v celku vyvolá potřebu výstavby nové základní školy – I. a II.stupně v plochách navazujících na obytnou zástavbu v této lokalitě. Dopravního napojení je navrženo novou komunikací z ulice U viaduktu a zároveň novou komunikací napojenou na sběrnou komunikaci vedenou ve středu území zajišťující propojení na silnici II/380 v severní části výrobní zóny. Toto řešení ve výhledu umožňuje úplné zrušení dnešního úrovnového přejezdu u školy.

Mezi jižní výrobní zónou a obytným územím Chrlic je navržen pás izolační krajinné zeleně.

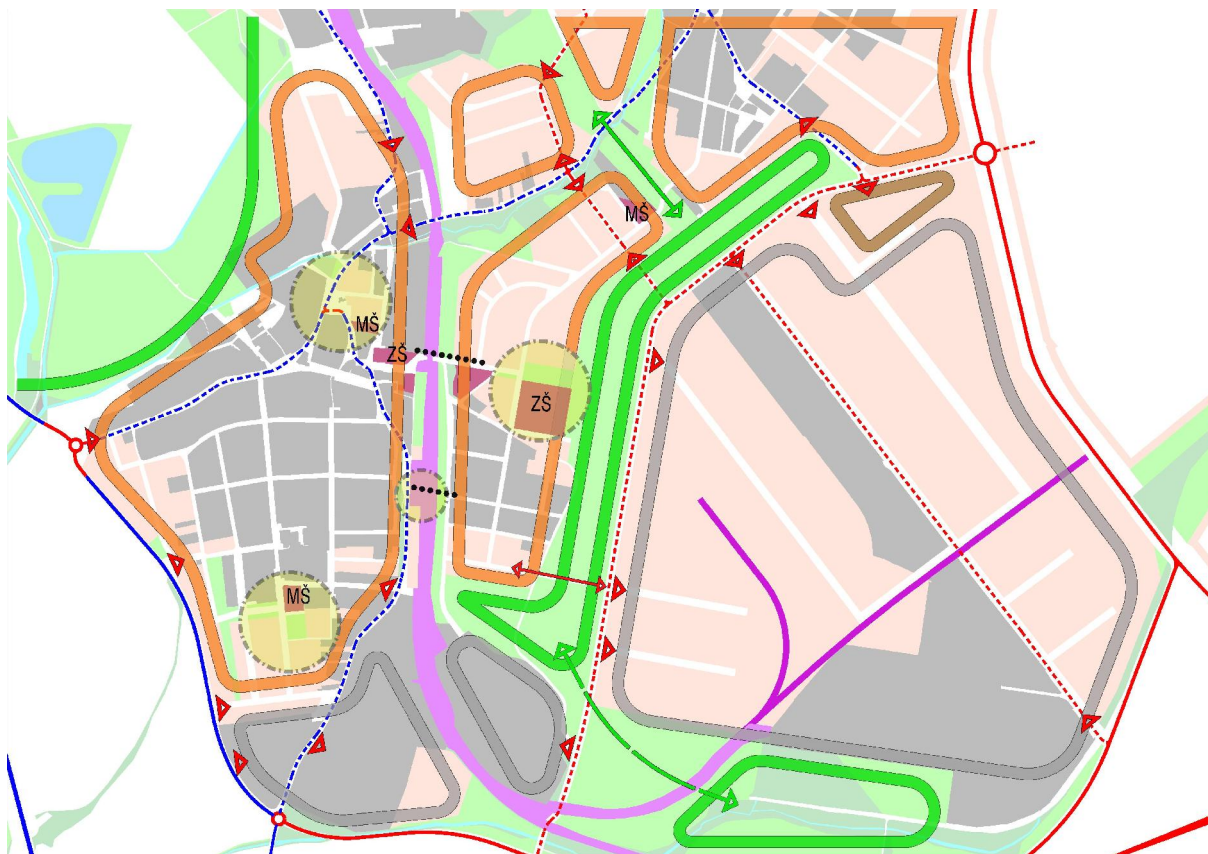
Pro dopravní obsluhu obytného území je navržena nová páteřní obslužná komunikace, která umožňuje dopravní obsluhu nových rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích, Tuřanech i Chrlicích. Tato trasa bude využita pro trasování autobusové hromadné dopravy.

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny.

Z hlediska celkové koncepce je území rozděleno do 3 celků.

- Západní část Chrlic navazující na rekreační areál Holáseckých jezer je v jižní části doplněna obytnými a smíšenými funkcemi až k areálu ŘSD. Jižní výrobní plochy zůstávají stabilizovány.
- Střední část západně od trati je doplněna novými obytnými funkcemi navazujícími na území založené za 1.republiky v oblasti Roviny.
- Východní část je využita pro rozvoj výrobní zóny navazující na výrobní území kolem ulice Tovární a očekává se její pokračování do prostoru Tuřanské výrobní zóny pod letištěm.

Z hlediska posílení identity Chrlic jsou navržena tři centra městské části a to kolem Chrlického náměstí, v lokalitě u sídliště a v nové lokalitě „Žlábky“. Tato místa musí mít vyšší hodnotu veřejných prostorů a to především svou kompozicí, uspořádáním zeleně formou parkové úpravy a v neposlední řadě musí na sebe vázat některé veřejné aktivity vybavenosti jako je škola, sport, zábava nebo obchod každodenní potřeby.

Schéma varianty I.

Varianta II

Varianta předpokládá trasování silnice II/152 ve stopě dnešní obslužné komunikace do výrobní zóny při úpravě železničního podjezdu v ulici Roviny. Toto řešení neumožňuje napojení obslužné komunikace do výrobní zóny od jihu z ulice Roviny a to především z hlediska obtížného překonání bariery stávající vlečky (nevhodné výškové a rozhledové poměry při napojení této komunikace na silnici II.třídy). Napojení výrobní zóny je možné pouze z ulice Tovární, která je její organizační osou. Vstup do nových výrobních ploch je umožněn novou kolmou komunikací na ulici Tovární vedenou souběžně s tělesem navrhované železnice.

Rozvoj obytného území v lokalitě „Žlíbky“ připouští v této variantě menší zatížení počtem obyvatel bez potřeby výstavby nové základní školy v této lokalitě. Dopravního napojení je navrženo novou komunikací z ulice U viaduktu a zároveň novou komunikací napojenou na silnici II/380 v severní části výrobní zóny. Toto řešení ve výhledu nepředpokládá zrušení dnešního úrovněového přejezdu u školy (není umožněno dopravní napojení obytného území z jihu od ulice Roviny).

Mezi jižní výrobní zónou a obytným územím Chrlic je navržen pás izolační krajinné zeleně.

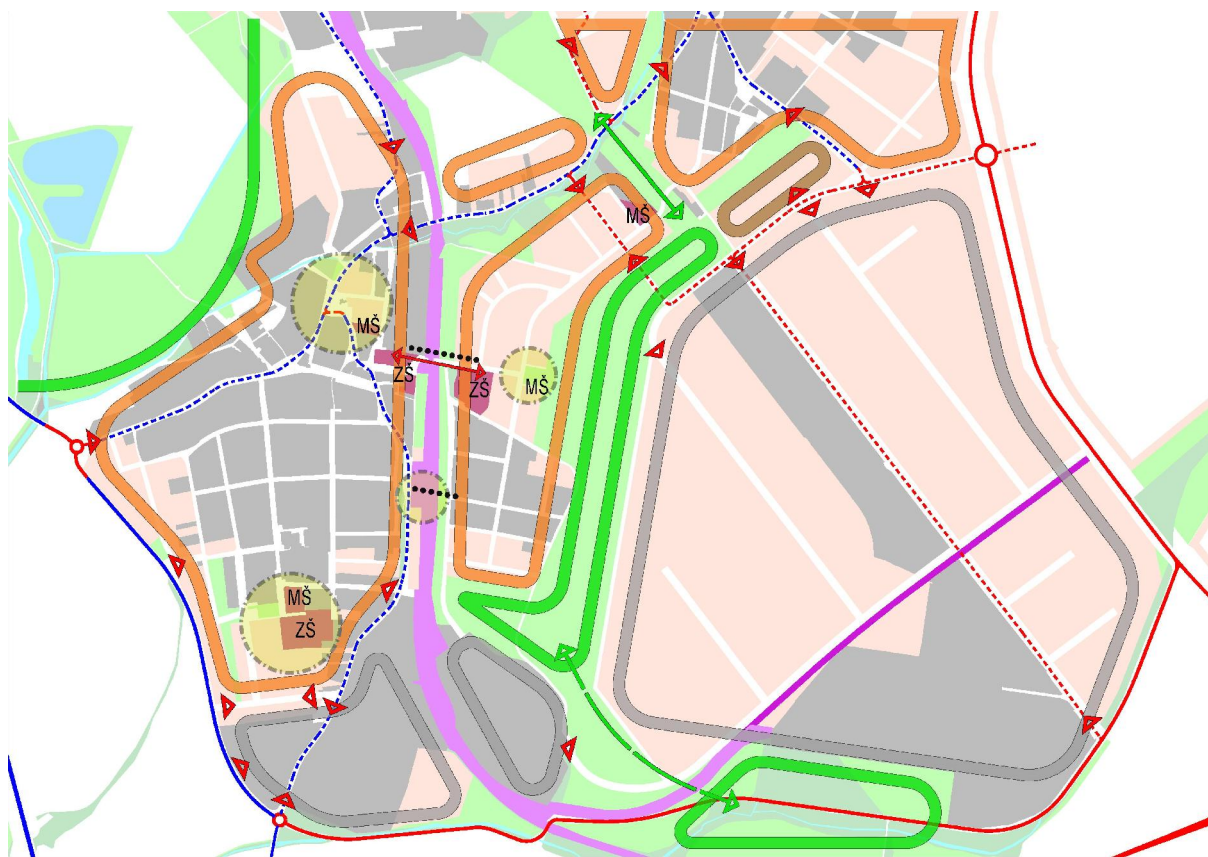
Pro dopravní obsluhu obytného území je navržena nová páteřní obslužná komunikace, která umožňuje dopravní obsluhu nových rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích, Tuřanech i Chrlicích. Tato trasa bude využita pro trasování autobusové hromadné dopravy.

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny.

Z hlediska celkové koncepce je území rozděleno do 3 celků.

- Západní část Chrlic navazující na rekreační areál Holáseckých jezer je v jižní části doplněna obytnými a smíšenými funkcemi až k areálu ŘSD. V těchto plochách je navržena nová základní škola – pouze I. stupeň. Jižní výrobní plochy zůstávají stabilizovány.
- Střední část západně od trati je doplněna novými obytnými funkcemi navazujícími na území založené za 1.republiky v oblasti Roviny. Zatížení území je menší než ve variantě I.
- Východní část je využita pro rozvoj výrobní zóny navazující na výrobní území kolem ulice Tovární a očekává se její pokračování do prostoru Tuřanské výrobní zóny pod letištěm.

Z hlediska posílení identity Chrlic jsou navržena tři centra městské části a to kolem Chrlického náměstí, v lokalitě u sídliště a v nové lokalitě „Žlíbky“. Tato místa musí mít vyšší hodnotu veřejných prostorů a to především svou kompozicí, uspořádáním zeleně formou parkové úpravy a v neposlední řadě musí na sebe vázat některé veřejné aktivity vybavenosti jako je škola, sport, zábava nebo obchod každodenní potřeby.

Schéma varianty II.

Varianta III

Varianta předpokládá trasování silnice II/152 středem výrobní zóny při úpravě železničního i vlečkového podjezdu v ulici Roviny. Dnešní trasa obslužné komunikace do výrobní zóny je opuštěna. Napojení výrobní zóny je umožněno z křižovatek na silnici II/152 a z ulice Tovární.

Rozvoj obytného území v lokalitě „Žlíbky“ připouští v této variantě menší zatížení počtem obyvatel bez potřeby výstavby nové základní školy v této lokalitě. Dopravního napojení je navrženo novou komunikací z ulice U viaduktu a zároveň novou komunikací napojenou na silnici II/380 v severní části výrobní zóny. Toto řešení ve výhledu nepředpokládá zrušení dnešního úrovnového přejezdu u školy (není umožněno dopravní napojení obytného území z jihu od ulice Roviny).

Mezi jižní výrobní zónou a obytným územím Chrlic je navržen pás izolační krajinné zeleně.

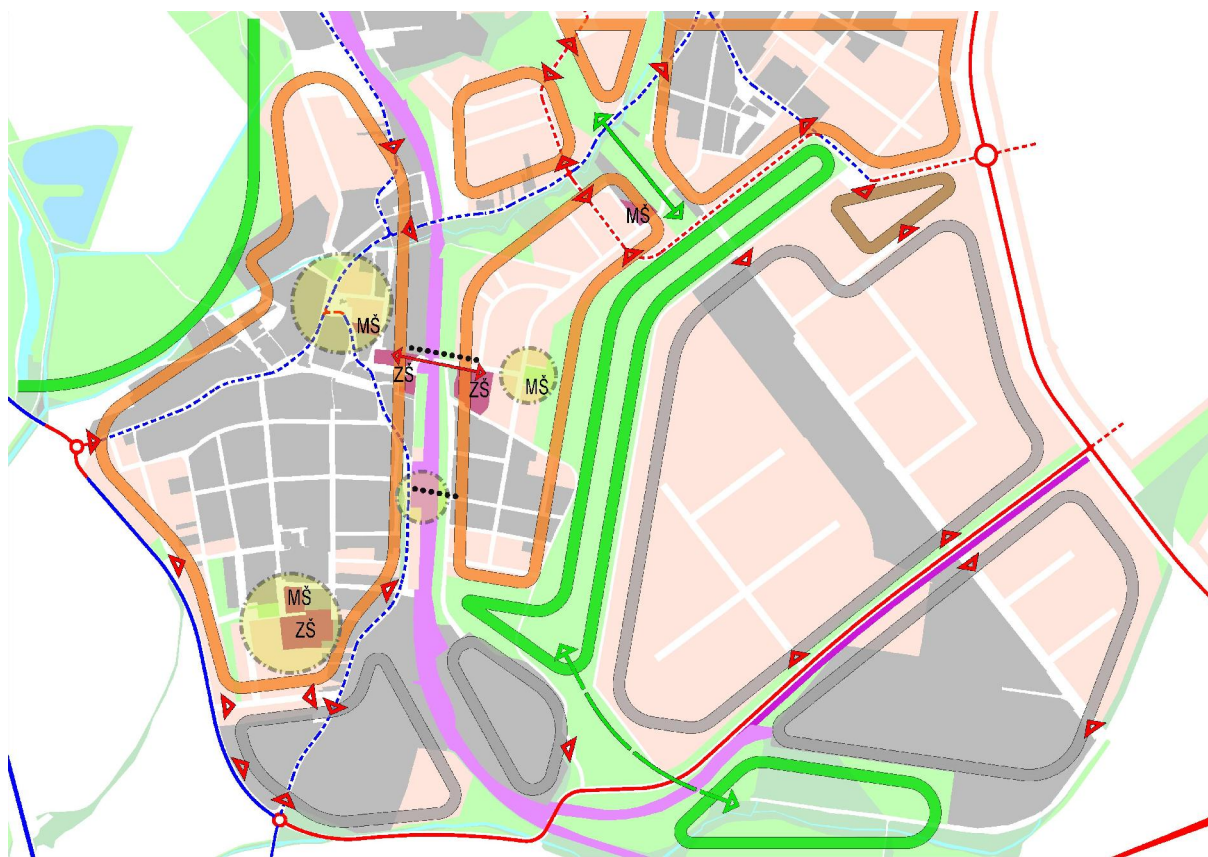
Pro dopravní obsluhu obytného území je navržena nová páteřní obslužná komunikace, která umožňuje dopravní obsluhu nových rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích, Tuřanech i Chrlicích. Tato trasa bude využita pro trasování autobusové hromadné dopravy.

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny.

Z hlediska celkové koncepce je území rozděleno do 3 celků.

- Západní část Chrlic navazující na rekreační areál Holáseckých jezer je v jižní části doplněna obytnými a smíšenými funkcemi až k areálu ŘSD. V těchto plochách je navržena nová základní škola – pouze I. stupeň. Jižní výrobní plochy zůstávají stabilizovány.
- Střední část západně od trati je doplněna novými obytnými funkcemi navazujícími na území založené za 1. republiky v oblasti Roviny. Zatížení území je menší než ve variantě I.
- Východní část je využita pro rozvoj výrobní zóny navazující na výrobní území kolem ulice Tovární a očekává se její pokračování do prostoru Tuřanské výrobní zóny pod letištěm. Tato zóna je trasou silnice II/152 rozdělena na dva územní celky.

Z hlediska posílení identity Chrlic jsou navržena tři centra městské části a to kolem Chrlického náměstí, v lokalitě u sídliště a v nové lokalitě „Žlíbky“. Tato místa musí mít vyšší hodnotu veřejných prostorů a to především svou kompozicí, uspořádáním zeleně formou parkové úpravy a v neposlední řadě musí na sebe vázat některé veřejné aktivity vybavenosti jako je škola, sport, zábava nebo obchod každodenní potřeby.

Schéma varianty III.

2.5 PRINCIPY ŘEŠENÍ DOPRAVY

Varianta I.

Systém sběrných komunikací

Dopravní skelet města je upraven v duchu návrhu urbanistické koncepce varianty I. Stávající síť sběrných komunikací tvořená ulicemi Zámecká, U viaduktu, V rejích a Rebešovická je v návrhu doplněna novou stopou z rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích a Tuřanech. Tato komunikace vstupuje do řešeného území ze severu a průsečnou křižovatkou protíná ulici U viaduktu a dále pokračuje do lokality „Žlíbky“, kde se napojuje na sběrnou komunikaci vedenou od rekonstruovaných podjezdů železnice a vlečky v ulici Roviny (napojení na II/152). Zároveň pokračuje sběrná komunikace z lokality „Žlíbky“ k navrhované nové stopě silnice II/380 (západní obchvat Tuřan) a profilem ulice Tovární až k areálu SOU na jihu výrobní zóny. Po této síti bude vedena i autobusová MHD. Tyto komunikace je možno zařadit do kategorie MO2 8/50(40) s šířkou 7,0 m.

Systém obslužných komunikací

Dnešní síť obslužných komunikací je doplněna v rozvojových lokalitách bydlení novými obslužnými komunikacemi. Jedná se o území kolem sídliště, dostavbu obytné lokality na východ od železnice, založení nové obytné skupiny nad ulicí U viaduktu a o plochy v lokalitě „Žlíbky“. Tyto komunikace budou zařazeny do kategorie MO2 7/40(30). Koncové komunikace v nízkopodlažní obytné zástavbě je možno řešit formou obytných zón.

Návrh předpokládá napojení lokality bydlení v oblasti Roviny a novou sběrnou komunikaci.

Síť obslužných komunikací v jižní výrobní zóně je napojen na páteřní sběrnou komunikaci vedenou z jihu od železničních podjezdů v ulici Roviny a na páteřní sběrnou komunikaci vedenou v dnešní ulici Tovární. V případě potřeby větší atomizace výrobních ploch může být tato síť posílena dalšími obslužnými komunikacemi rovnoběžnými s ulicí Tovární.

Městská hromadná doprava

Dnešní systém autobusové MHD zůstává zachován a je doplněn novou stopou vedenou po výše popsané sběrné komunikaci ze severu procházející rozvojovými plochami Brněnských Ivanovic a Tuřan. Tato trasa ve východní části vstupuje do lokality „Žlíbky“ a dále pokračuje na jih ulicí Tovární k areálu SOU, kde je možno vybudovat konečnou stanici. Protože varianta I. předpokládá v lokalitě „Žlíbky“ vyšší počet obyvatel je do prostoru budoucího centra vyvedena jedna trasa MHD, která může navázat na novou trasu nebo může být prodloužením dnešní trasy procházející Tuřanským náměstím.

Systém městské hromadné dopravy je doplněn o příměstskou železniční dopravu (nebo jižní větev SJ vlakového diametru) s přestupním uzlem na Chrlickém nádraží. V případě prodloužení této trasy do budoucí Tuřanské výrobní zóny pod letištěm je možno vybudovat zastávku na nové trati v prostoru křížení železnice s ulicí Tovární.

Železniční doprava

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny. Trasa před zaústěním do stávajícího výrobního areálu pokračuje v násypu severovýchodním směrem až k ulici Tovární, kterou překonává nadjezdem a dále pokračuje na estakádě do Tuřanské výrobní zóny.

Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena pouze na úrovni hlavních principů rozvoje řešeného území. Nové veřejné dopravní plochy jsou navrhovány v takových parametrech, aby maximálně umožnily realizaci parkování v uličních profilech. Pro odstavování vozidel jednotlivých funkcí se samozřejmě počítá s vyřešením požadavků na parkování na vlastních pozemcích.

S větší a samostatnou plochou pro parkování a odstavování vozidel se uvažuje v lokalitě U sídliště, kde již územní plán stabilizoval návrhové plochy pro tuto funkci. Dále jsou navrženy nové dopravní parkovací plochy v návaznosti na stávající sportovní areál u Chrlického náměstí. Zároveň v západním

předprostoru Chrlického nádraží jsou navrženy nové dopravní plochy pro odstavování vozidel ve vazbě na terminál příměstské železniční dopravy, který je v této lokalitě připravován. Tyto plochy vznikají na bývalých plochách železnice.

Pěší doprava

Pěší doprava je vzhledem k charakteru urbanistické studie je představována hlavními pěšími trasami zajišťujícími pěší prostupnost území a propojujícími významné aktivity soustředěné kolem navrhovaných center. Návrh předpokládá vybudování nového nadchodu nad železnicí v prodloužení ulice Jana Broskvy. Ten zajistí bezkolizní propojení areálu školy s jeho novými plochami na druhé straně železnice. V této variantě je možno ve výhledu zrušit dnešní úrovnový přejezd.

Cyklistická doprava

Předpokládá se vybudování nového napojení cyklistické trasy z Chrlic na cyklistickou stezku Brno – Vídeň. Trasa je vyvedena z prostoru Holáseckých jezer, přes Tuřanské náměstí, po ulici Rebešovické a dále přes dnešní nadjezd nad dálnicí D2 na již existující cyklistickou stezku v k.ú. Modřice.

Varianta II.

Systém sběrných komunikací

Dopravní skelet města je upraven v duchu návrhu urbanistické koncepce varianty II. Stávající síť sběrných komunikací tvořená ulicemi Zámecká, U viaduktu, V rejích a Rebešovická je v návrhu doplněna novou stopou z rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích a Tuřanech. Tato komunikace vstupuje do řešeného území ze severu. Její napojení do lokality „Žlábky“ není přímé, ale v ulici U viaduktu je propojení zprostředkováno dvěma křižovatkami tvaru T. Z lokality „Žlábky“ tato komunikace dále pokračuje k navrhované nové stopě silnice II/380 (západní obchvat Tuřan) a profilem ulice Tovární až k areálu SOU na jihu výrobní zóny. Po této síti bude vedena i autobusová MHD. Tyto komunikace je možno zařadit do kategorie MO2 8/50(40) s šířkou 7,0 m.

Systém obslužných komunikací

Dnešní síť obslužných komunikací je doplněna v rozvojových lokalitách bydlení novými obslužnými komunikacemi. Jedná se o území kolem sídliště, dostavbu obytné lokality na východ od železnice a o plochy v lokalitě „Žlábky“. Tyto komunikace budou zařazeny do kategorie MO2 7/40(30). Koncové komunikace v nízkopodlažní obytné zástavbě je možno řešit formou obytných zón.

Síť obslužných komunikací v jižní výrobní zóně je napojen na páteřní sběrnou komunikaci vedenou v dnešní ulici Tovární. V případě potřeby větší atomizace výrobních ploch může být tato síť posílena dalšími obslužnými komunikacemi rovnoběžnými s ulicí Tovární. Napojení areálu bývalé Osevy je zajištěno z návrhové místní komunikace vedené podél navrhovaného tělesa železnice.

Městská hromadná doprava

Dnešní systém autobusové MHD zůstává zachován a je doplněn novou stopou vedenou po výše popsané sběrné komunikaci ze severu procházející rozvojovými plochami Brněnských Ivanovic a Tuřan. Tato trasa ve východní části vstupuje do lokality „Žlábky“ a dále pokračuje na jih ulicí Tovární k areálu SOU, kde je možno vybudovat konečnou stanici.

Systém městské hromadné dopravy je doplněn o příměstskou železniční dopravu (nebo jižní větev SJ vlakového diametru) s přestupním uzlem na Chrlickém nádraží. V případě prodloužení této trasy do budoucí Tuřanské výrobní zóny pod letištěm je možno vybudovat zastávku na nové trati v prostoru křížení železnice s ulicí Tovární.

Železniční doprava

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny. Trasa před zaústěním

do stávajícího výrobního areálu pokračuje v násypu severovýchodním směrem až k ulici Tovární, kterou překonává nadejazdem a dále pokračuje na estakádě do Tuřanské výrobní zóny.

Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena pouze na úrovni hlavních principů rozvoje řešeného území. Nové veřejné dopravní plochy jsou navrhovány v takových parametrech, aby maximálně umožnily realizaci parkování v uličních profilech. Pro odstavování vozidel jednotlivých funkcí se samozřejmě počítá s vyřešením požadavků na parkování na vlastních pozemcích.

S větší a samostatnou plochou pro parkování a odstavování vozidel se uvažuje v lokalitě U sídliště, kde již územní plán stabilizoval návrhové plochy pro tuto funkci. Dále jsou navrženy nové dopravní parkovací plochy v návaznosti na stávající sportovní areál u Chrlického náměstí. Zároveň v západním předprostoru Chrlického nádraží jsou navrženy nové dopravní plochy pro odstavování vozidel ve vazbě na terminál příměstské železniční dopravy, který je v této lokalitě připravován. Tyto plochy vznikají na bývalých plochách železnice.

Pěší doprava

Pěší doprava je vzhledem k charakteru urbanistické studie je představována hlavními pěšími trasami zajišťujícími pěší prostupnost území a propojujícími významné aktivity soustředěné kolem navrhovaných center. Návrh předpokládá vybudování nového nadchodu nad železnici v prodloužení ulice Jana Broskvy. Ten zajistí bezkolizní propojení areálu školy s jeho novými plochami na druhé straně železnice. V této variantě se nepředpokládá zrušení dnešního úrovněvého přejezdu.

Cyklistická doprava

Předpokládá se vybudování nového napojení cyklistické trasy z Chrlic na cyklistickou stezku Brno – Vídeň. Trasa je vyvedena z prostoru Holáseckých jezer, přes Tuřanské náměstí, po ulici Rebešovické a dále přes dnešní nadejzd nad dálnici D2 na již existující cyklistickou stezku v k.ú. Modřice.

Varianta III.

Systém sběrných komunikací

Dopravní skelet města je upraven v duchu návrhu urbanistické koncepce varianty III. Stávající síť sběrných komunikací tvořená ulicemi Zámecká, U viaduktu, V rejích a Rebešovická je v návrhu doplněna novou stopou z rozvojových ploch v Brněnských Ivanovicích a Tuřanech. Tato komunikace vstupuje do řešeného území ze severu a průsečnou křižovatkou protíná ulici U viaduktu a dále pokračuje do lokality „Žlábky“ a k navrhované nové stopě silnice II/380 (západní obchvat Tuřan). Propojení do ulice Tovární je umožněno pouze pro vozidla MHD a osobní dopravu. Po této síti bude vedena i autobusová MHD. Tyto komunikace je možno zařadit do kategorie MO2 8/50(40) s šířkou 7,0 m.

Systém obslužných komunikací

Dnešní síť obslužných komunikací je doplněna v rozvojových lokalitách bydlení novými obslužnými komunikacemi. Jedná se o území kolem sídliště, dostavbu obytné lokality na východ od železnice, založení nové obytné skupiny nad ulicí U viaduktu a o plochy v lokalitě „Žlábky“. Tyto komunikace budou zařazeny do kategorie MO2 7/40(30). Koncové komunikace v nízkopodlažní obytné zástavbě je možno řešit formou obytných zón.

Obslužné komunikace v jižní výrobní zóně jsou napojeny přímo na novou trasu silnice II/152 vedenou z jihu od železničních podjezdů v ulici Roviny prostřednictvím křižovatek ve vzdálenosti 450m.

Městská hromadná doprava

Dnešní systém autobusové MHD zůstává zachován a je doplněn novou stopou vedenou po výše popsané sběrné komunikaci ze severu procházející rozvojovými plochami Brněnských Ivanovic a

Tuřan. Tato trasa ve východní části vstupuje do lokality „Žlábky“ a dále pokračuje na jih ulicí Tovární k areálu SOU, kde je možno vybudovat konečnou stanici.

Systém městské hromadné dopravy je doplněn o příměstskou železniční dopravu (nebo jižní větev SJ vlakového diametru) s přestupním uzlem na Chrlickém nádraží. V případě prodloužení této trasy do budoucí Tuřanské výrobní zóny pod letištěm je možno vybudovat zastávku na nové trati v prostoru křížení železnice s ulicí Tovární.

Železniční doprava

Návrh předpokládá vyvedení nové koleje vlečky nebo tratě SJ vlakového diametru z Chrlického nádraží po tělese stávající vlečky do prostoru budoucí Tuřanské výrobní zóny. Trasa před zaústěním do stávajícího výrobního areálu pokračuje v násypu severovýchodním směrem až k ulici Tovární, kterou překonává nadjezdem a dále pokračuje na estakádě do Tuřanské výrobní zóny.

Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena pouze na úrovni hlavních principů rozvoje řešeného území. Nové veřejné dopravní plochy jsou navrhovány v takových parametrech, aby maximálně umožnily realizaci parkování v uličních profilech. Pro odstavování vozidel jednotlivých funkcí se samozřejmě počítá s vyřešením požadavků na parkování na vlastních pozemcích.

S větší a samostatnou plochou pro parkování a odstavování vozidel se uvažuje v lokalitě U sídliště, kde již územní plán stabilizoval návrhové plochy pro tuto funkci. Dále jsou navrženy nové dopravní parkovací plochy v návaznosti na stávající sportovní areál u Chrlického náměstí. Zároveň v západním předprostoru Chrlického nádraží jsou navrženy nové dopravní plochy pro odstavování vozidel ve vazbě na terminál příměstské železniční dopravy, který je v této lokalitě připravován. Tyto plochy vznikají na bývalých plochách železnice.

Pěší doprava

Pěší doprava je vzhledem k charakteru urbanistické studie je představována hlavními pěšími trasami zajišťujícími pěší propustnost území a propojujícími významné aktivity soustředěné kolem navrhovaných center. Návrh předpokládá vybudování nového nadchodu nad železnici v prodloužení ulice Jana Broskvy. Ten zajistí bezkolizní propojení areálu školy s jeho novými plochami na druhé straně železnice. V této variantě se nepředpokládá zrušení dnešního úrovněového přejezdu.

Cyklistická doprava

Předpokládá se vybudování nového napojení cyklistické trasy z Chrlic na cyklistickou stezku Brno – Vídeň. Trasa je vyvedena z prostoru Holáseckých jezer, přes Tuřanské náměstí, po ulici Rebešovické a dále přes dnešní nadjezd nad dálnicí D2 na již existující cyklistickou stezku v k.ú. Modřice.

2.6 PRINCIPY ŘEŠENÍ FUNKČNÍCH SLOŽEK

Bydlení

Základní rámec rozvoje bydlení v MČ Chrlice byl dán územním plánem z roku 1994 a následně byl upřesněn regulačním plánem z roku 2000. Tyto dokumentace směřovaly rozvoj bydlení do stávající struktury příměstské obce, kde volily odpovídající druh bydlení pro dostavbu zastavěného území obce. Byla navržena dostavba západní a východní části, především rodinnými domy v založené blokové zástavbě. Navrženo bylo dokončení obestavění ulice V rejích a doplněna zástavba kolem ulice U viaduktu.

V roce 2006 byla zpracována a schválena změna územního plánu, na základě které je navržen rozsáhlý rozvoj bydlení v lokalitě Žlíbky. Připravovaný projekt pro výstavbu bytových a rodinných domů počítá s realizací 750 bytů, což znamená pro Chrlice nárůst 2 340 obyvatel.

Navržené řešení územní studie počítá s variantním řešením rozvoje bydlení v MČ Chrlice. Tyto varianty mají stanovit možnou zátěž počtem obyvatel MČ ve vztahu k rozsahu občanského vybavení a systémům řešení dopravy, především z hlediska hromadné dopravy.

Z hlediska dalšího rozvoje bydlení jsou varianty shodné v představě rozvoje pod ulicí V rejích. Rozdílnost využití území jednotlivých variant pro rozvoj bydlení, se dotýká tří významných lokalit.

Lokalita Žlíbky

Rozsah území pro bydlení zůstává pro všechny varianty v závislosti na řešení dopravy přibližně stejný. Rozdílné je navrhované využití území.

Pro variantu I je uvažováno s větším podílem výstavby bytových domů. Zástavba bytových domů se uvažuje formou volné struktury, maximálně čtyřpodlažních objektů. Tomu odpovídají navrhované IPP 0,8. Rodinná zástavba je regulována IPP 0,4. Varianta II a III navrhuje nižší podíl bytové výstavby v lokalitě Žlíbky. Ve všech variantách se předpokládá převažující podíl obytné funkce ve smíšených plochách situovaných do nově utvářeného „centra“ lokality Žlíbky.

Lokalita Pod sídlištěm

Rozsah území pro bydlení je dán variantností řešení školství v MČ Chrlice.

Ve variantě I, kdy není v této lokalitě umisťována základní škola, je navrhován rozvoj bydlení formou bytových domů. Regulativ předpokládá výstavbu maximálně čtyřpodlažních objektů s IPP 0,8. Ve variantě II a III, kdy je v této lokalitě umístěna základní škola I. stupně, je rozvoj bydlení v této části MČ navržen formou výstavby rodinných domů s IPP 0,4.

Lokalita nad ulicí U viaduktu

Rozvoj v této lokalitě musí být chápán v kontextu s rozvojem MČ Tuřany.

Ve variantě I a III je prezentována představa založení koncepčního rozvojového pásu propojujícího Brněnské Ivanovice (lokalita Za zámkem), Tuřany (lokalita Šípková) a Chrlice (lokalita Žlíbky). V tomto případě je na novém obslužném dopravním propojení navržen plnohodnotný obytný celek na jižních svazích nad ulicí U viaduktu. V případě varianty II, kdy není tato lokalita plnohodnotně dopravně obsluhována, zůstává rozvoj v duchu stávající dokumentace pouze ve spodní části kolem stávající ulice.

Základní bilance obyvatel - stávající stav

Počet obyvatel	3 176
Počet domů	693

Základní bilance obyvatel - navrhovaný rozvoj

	Nárůst bytů	Bytů celkem	Obyvatelé stav	Nárůst obyvatel	Obyvatel celkem
Varianta I	1 496	2 189	3 176	4 793	7 969
Varianta II	972	1 665	3 176	3 257	6 433
Varianta III	990	1 683	3 176	3 322	6 498

Výroba a výrobní služby

Výroba a výrobní služby jsou v současnosti soustředěny v jižní části Chrlic při ulici Rebešovické a kolem ulice Tovární, kde vytváří ucelenou výrobní zónu. Územně oddělený je areál bývalé Osevy (dnes ZZN Pomoraví a Stavospol), který je dopravně přístupný pouze přes úrovnňový železniční přejezd z centra městské části, kdy těžká nákladní doprava zatěžuje obytné území a projíždí před nástupem do základní školy. Ve všech variantách je navržena změna dopravního napojení tohoto areálu z jižní strany od výrobní zóny v oblasti Roviny. Reálnost realizovatelnosti tohoto napojení je závislá na celkovém dopravním řešení (ve variantě II. by zřejmě ke změně napojení došlo až v době celkového naplnění jižní výrobní zóny).

Návrh využití území výrobní areály stabilizuje a zlepšuje jejich dopravní napojení. Rozsáhlý územní rozvoj v oblasti jižní výrobní zóny se v jednotlivých variantách liší způsobem dopravní obsluhy v závislosti na poloze navrhované stopy silnice II/152.

Smíšené plochy výrobních služeb jsou navrženy v západní části Chrlic při navrhovaném obchvatu (návrh silnice II/152 v trase dnešní silnice III. třídy 41 614). Navrhované využití území vytváří pás smíšeného území, které by svou zástavbou mělo snížit hlukové zatížení ploch bydlení kolem dnešního sídliště.

Zemědělská výroba

Zemědělská výroba je v řešeném území představována areálem firmy AGRO – Tuřany, který je umístěn v jižní části Chrlic při ulici Rebešovické. Předpokládá se stabilizace a částečné rozšíření tohoto areálu ve směru k železniční trati. Je možno očekávat postupný přechod funkčního využití na plochy výroby a skladování.

Školství

Základní školy

V současnosti se základní škola v Chrlicích nachází na ulici Jana Broskvy. Tato škola prošla postupně poměrně rozsáhlými rekonstrukcemi a dostavbami. Problémem stávající školy je absence sportovní tělovýchovných zařízení a nedostatek volných školních ploch. Kapacita školy současnému stavu počtu obyvatel v MČ Chrlice vyhovuje, případné rezervy jsou využívány pro potřeby Rebešovic.

Stávající základní škola v Chrlicích - Jana Broskvy 3

Počet žáků	skutečnost	432
Ukazatel	počtu žáků	90 dětí/1 000 obyvatel
Ukazatel	velikosti pozemku školy	34 m ² /1 žák
Počet kmenových učeben		18
Počet žáků – Chrlice (ukazatel)		286
Počet žáků – Chrlice – rezerva (ukazatel)		146
Pozemek školy		5 139 m ²
Potřebný pozemek školy (ukazatel)		14 688 m ²
Pozemek školy - disproporce		9 549 m ²

Pro variantu I (větší nárůst obyvatel) je navržena výstavba nové 9. třídní základní školy v lokalitě Žlíbky. Zároveň je také v lokalitě Žlíbky navrženo doplnění stávající školy o chybějící tělovýchovná zařízení a potřebné volné plochy.

Bilance základního školství - varianta I

Nová škola 1 – 9 ročník, Žlíbky

Počet obyvatel – nárůst	4 793
Potřebný počet míst v ZŠ	432
Počet kmenových učeben	18
Počet žáků	450
Plocha pozemku - ukazatel	15 300 m ²
Plocha pozemku - návrh	16 060 m ²

Dostavba stávající školy, Žlíbky

Počet žáků – využití z rezervy pro Chrlice	0
Plocha pozemku – potřeba dle ukazatele	9 550 m ²
Plocha pozemku - návrh	5 145 m ²

Pro variantu II a III (menší nárůst obyvatel) je výstavba nové základní školy I. stupně (1 – 5 třída) navržena v lokalitě u sídliště. Zároveň je navrženo doplnění stávající školy o chybějící tělovýchovná zařízení a potřebné volné plochy v lokalitě Žlíbky.

Bilance základního školství - varianta II

Nová škola 1 – 5 ročník, u sídliště

Počet obyvatel – nárůst	3 257
Potřebný počet míst v ZŠ	293
Počet kmenových učeben	10
Počet žáků	250
Plocha pozemku - ukazatel	8 500 m ²
Plocha pozemku - návrh	11 270 m ²

Dostavba stávající školy, Žlíbky

Počet žáků – využití z rezervy pro Chrlice	43
Plocha pozemku – potřeba dle ukazatele	9 550 m ²
Plocha pozemku - návrh	7 395 m ²

Bilance základního školství - varianta III

Nová škola 1 – 5 ročník, u sídliště

Počet obyvatel – nárůst	3 322
Potřebný počet míst v ZŠ	300
Počet kmenových učeben	10
Počet žáků	250
Plocha pozemku - ukazatel	8 500 m ²
Plocha pozemku - návrh	11 270 m ²

Dostavba stávající školy, Žlíbky

Počet žáků – využití z rezervy pro Chrlice	50
Plocha pozemku – potřeba dle ukazatele	9 550 m ²
Plocha pozemku - návrh	7 395 m ²

Mateřské školy

V současnosti se v Chrlících nachází dvě mateřské školy. Jedna v sídlišti při ulici Šromova a druhá je integrována do základní školy na ulici Jana Broskvy. Mateřská škola v sídlišti splňuje všechny požadavky na provoz a pozemky. Mateřská škola při základní škole má, stejně jako škola, problémy s potřebnými volnými plochami. Kapacitně pokrývají mateřské školy plně potřeby městské části.

Stávající mateřská školka - sídliště

Počet tříd	4
Počet dětí	80
Pozemek mateřské školy	3 212 m ²
Potřebný pozemek mateřské školy (ukazatel)	3 200 m ²

Stávající mateřská školka při ZŠ Jana Broskvy

Počet tříd	2
Počet dětí	40
Pozemek mateřské školy	1 480 m ²
Potřebný pozemek mateřské školy (ukazatel)	1 600 m ²

Pro variantu I (větší nárůst obyvatel) je navržena výstavba nové 4 třídni mateřské školy v lokalitě Žlíbky. Ve stávající zástavbě je v blízkosti centra navržena 2 třídni mateřská škola. Ta doplňuje celkové potřebné kapacity pro Chrlice a zároveň pokrývá pěší dostupností severní část městské části.

Bilance mateřských škol - varianta I

Počet obyvatel – nárůst	4 793
Potřebný počet míst v MŠ	120 - 144

Nová mateřská škola, Žlíbky

Počet tříd	4
Počet dětí	80
Plocha pozemku - ukazatel	3 200 m ²
Plocha pozemku - návrh	3 010 m ²

Nová mateřská škola, Chrlice - náměstí

Počet tříd	2
Počet dětí	40
Plocha pozemku - ukazatel	1 600 m ²
Plocha pozemku - návrh	1 650 m ²

Pro variantu II a III (menší nárůst obyvatel) je navržena výstavba nové 2 třídní mateřské školy v lokalitě Žlíbky, s určitou plošnou rezervou pro možný další přírůstek obyvatel v této lokalitě. Ve stávající zástavbě je v blízkosti centra navržena 2 třídní mateřská škola. Ta doplňuje celkové potřebné kapacity pro Chrlice a zároveň pokrývá pěší dostupností severní část městské části.

Bilance mateřských škol - varianta II, varianta III

Počet obyvatel – nárůst	3 257 - 3 322
Potřebný počet míst v MŠ	81 - 100
Nová mateřská škola, Žlíbky	
Počet tříd	2
Počet dětí	40
Plocha pozemku - ukazatel	1 600 m ²
Plocha pozemku - návrh	3 010 m ²
Nová mateřská škola, Chrlice - náměstí	
Počet tříd	2
Počet dětí	40
Plocha pozemku - ukazatel	1 600 m ²
Plocha pozemku - návrh	1 650 m ²
Využití stávajících mateřských škol	
Počet dětí – využití z rezervy pro Chrlice	1 - 20

Tělovýchova a sport

Sport a rekreace je v současnosti v Chrlicích představován areálem fotbalového a tenisového klubu v severní část obce. Plochy veřejného sportovního zařízení jsou zastoupeny nově realizovaným hřištěm ve východní části obce – za tratí.

Stávající plochy a rekreace v Chrlicích	33 185 m ²
Ukazatel ploch tělovýchovných zařízení	8,33 m ² /obyvatele
Potřebná plocha pozemku (ukazatel)	26 456 m ²
Rezerva	6 729 m ²

Z hlediska tělovýchovy a sportu jsou ve všech variantách uplatněny shodné principy dalšího rozvoje. Na stávající sportovní zařízení na severu Chrlic navazují v souladu s dříve zpracovanou územní studií Jižní jezera nové plochy rekreace a sportu, doplněné o nástupní prostor a potřebné parkování. Studie předpokládá postupné cílevědomé vytváření kultivované lužní krajiny s rozvojem sportovních aktivit (golfový areál, jezdecký areál pro koně, parkově upravené plochy a volná hřiště s nezbytným zázemím). V lokalitě Žlíbky jsou navrhovány nové plochy sportu a rekreace v návaznosti na stávající veřejné hřiště. V rozvoji stávajícího sídliště dotváří nové návrhové plochy sportu a rekreace představu o centrech městské části.

Bilance tělovýchovy a sportu – varianta I

Počet obyvatel – nárůst	4 793
Potřebná plocha tělovýchovy a sportu	39 925 m ²
Jižní jezera	35 350 m ²
Žlíbky	9 000 m ²
sídliště	4 650 m ²
Navrhované plochy celkem	49 000 m ²

Bilance tělovýchovy a sportu – varianta II, varianta III

Počet obyvatel – nárůst	3 257 - 3 322
Potřebná plocha tělovýchovy a sportu	27 130 - 27 670 m ²
Jižní jezera	35 350 m ²
Žlíbky	8 030 m ²
sídliště	6 260 m ²
Navrhované plochy celkem	49 640 m ²

Zdravotnictví a sociální péče

Zdravotnictví je v městské části zastoupeno objektem Ústavu sociální péče pro zrakově postižené, který je lokalizován v bývalém zámku na Chrlickém náměstí. Zde jsou umístěny i ordinace praktických lékařů. Návrh tuto funkci stabilizuje.

Z hlediska sociální péče není v Chrlicích situován žádný objekt, ale město Brno dlouhodobě připravuje v nedalekých Holáskách v lokalitě při ulici Ledárenské výstavbu domu s pečovatelskou službou. Dosavadní návrhy předpokládají výstavbu tří objektů DPS. Každý objekt by měl mít asi 27 malometrážních bytových jednotek.

Obchod a služby

Současné zastoupení obchodu a služeb je v Chrlicích nedostatečné. Rozsah zařízení a jejich sortiment je velmi negativně ovlivněn blízkostí hypermarketu Olympia. Velká část obyvatel využívá jeho služeb a cenových nabídek díky své mobilitě. Důchodci a nemotorizovaná část populace je odkázána na omezenou nabídku místních prodejců, kteří nedokáží cenově vzdorovat obchodním řetězcům. Část vybavenosti tohoto charakteru je umístěna v provizorních objektech na Chrlickém náměstí a část v objektech rozptýlených v obytném území. Pro posílení identity MČ by měly být tyto aktivity soustředěny do lokalit předpokládaných center (u Chrlického náměstí, u sídliště a v lokalitě „Žlíbky“). Problematika obchodu a služeb je plně podřízena poptávce a nabídce trhu. Městská část může dnešní disporci ovlivnit pouze vytvářením výhodnějších podmínek ve vytipovaných lokalitách.

Kultura, ubytování a stravování

Městská část nemá žádný objekt, kde by bylo možno provozovat kulturní akce. Vybudování takového zařízení by mělo být směřováno opět do lokalit předpokládaných center.

Stravovací zařízení (restaurace a hospůdky) jsou rozptýleny v obytném území. V případě založení obytného území v lokalitě „Žlíbky“ je nutno předpokládat možnost situování těchto zařízení i v této ploše.

2.7 PRINCIPY ŘEŠENÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Územní studie „MČ Chrlice“ je pořizována jako koncepční územně plánovací podklad, který má prověřit možnosti rozvoje městské části v kontextu předpokládaného územního rozvoje celého jihovýchodního segmentu města Brna. Studie zpřesňuje koncepční principy naznačené v konceptu nového územního plánu, který je v současnosti zpracováván.

V grafické části dokumentace (výkres 4.1, 4.2 a 4.3) jsou zobrazeny trasy jednotlivých médií technické infrastruktury a schématicky naznačeny nejdůležitější zásahy do stávajících systémů odpovídající navrhovanému využití území. Na této úrovni studie nebyly řešeny konkrétní detaily technického napojení jednotlivých lokalit. Detailní technické řešení bude navrženo generely technické infrastruktury, popřípadě dalšími prověřovacími studiemi.

Vodní toky

Řešené území ovlivňují významně vodní toky, které nejsou chráněny na Q_{100} a omezují i stávající zástavbu Chrlic v severozápadní části zastavěného území. Je to především zátopové území řeky Svratky a Svitavy.

Platné stanovené záplavové území:

„Záplavové území významného vodního toku Svitavy, ČHP 4-15-02-001 v úseku od ústí do řeky Svratky (říční kilometr 0,000) po říční kilometr 64,313“ (JMK 30644/2003 OŽPZ-HM ze dne 16.1.2004)

V současnosti navrhované a projednávané záplavové území:

„Záplavové území toku Svratka v úseku říčního kilometru 8,758 po říční kilometr 40,050“ (S-JMK 151413/2006 OŽPZ-Pol ze dne 8.2.2007) – součástí návrhu je stanovení aktivních zón.

Případné záplavy ovlivňující zpětným vzduťm i Ivanovický, Tuřanský a Dvorský potok včetně melioračních příkopů. Vyhlášené zátopové území i jeho novější navrhované úpravy (aktivní a pasivní zóny) vyžadují upřesnění podrobnějším zaměřením rovinatého území a následné stanovení podmínek pro navrhovanou i stávající zástavbu. Protipovodňová opatření v záplavovém území (zejména hrázemi) je možné provést na severu a severovýchodě zastavěného území Chrlic.

Potoky nemají sice vyhlášené zátopové území, ale dochází na nich k vyběžení již při průtocích Q_{10} . Tuřanský, Ivanovický a částečně i Dvorský potok jsou místy zaklenuty, či překryty mostky a propustky s nedostatečnou průtočnou kapacitou. Tento stav již v současnosti vyžaduje rekonstrukci (budování poldrů, vyčištění koryt, odstranění nevhodných přemostění a zvýšení průtočnosti propustků). Ohrázování potoků se nedoporučuje.

Další rozšíření zástavby nad rámec stávajícího návrhu ÚPmB požadavky na tyto rekonstrukce potoků a protipovodňová opatření jen umocňuje.

Podrobnější údaje o tocích včetně návrhu na jejich úpravy jsou uvedeny v RP městské části. Bude ale nutné zejména rozšířit počet poldrů (zdrží) především na Dvorském a Tuřanském potoce. Také v nové zástavbě je nutno počítat s výstavbou poldrů tak, aby koeficienty odtoku srážkových vod z dalších ploch zástavby byl v rozmezí 0,05 - 0,15.

Ochranné pásmo toků je třeba respektovat v rozsahu zákona 254/2001 Sb (o vodách) zejména pro jejich údržbu.

Zásobení vodou

Stávající zástavba i nově navrhované rozšíření zastavění se odehrává na kotě terénu 190 až 230 m n.m.. Území je napojeno na tlakové pásmo 1.1 - Holé hory (11.931 m^3 - 272,5 m n.m.). Tlakové poměry jsou špatné. Maximální hydrostatické tlaky jsou až 0,82 Mpa a minimální klesají pod 0,25 MPa (viz. přepočty I.tl.pásma).

Regulační plán městské části i ÚPmB z roku 1994 předpokládaly pro zástavbu převážně bytové zóny na západě Chrlic napojení na nižší tlakové pásmo 1.0 - Modřice (8.000 m^3 - 255,0 m n.m.) s využitím části stávajícího řadu DN 400, s výhledovým propojením na řad v ulici Vídeňské a se zaokružováním řadem DN 250 na rozvody v Modřicích. Pro průmyslovou zástavbu na východě bylo navrženo zachování řadu DN 300 ve vyšším tlakovém pásmu s propojením na řady DN 250 v Tuřanech a

Brněnských Ivanovicích a DN 400 v ulici Hněvkovského. Tyto principy jsou platné i v současné době a územní studie je přebírá.

Výhledově by se mělo počítat s napojením na větev VOV z vodojemu Nebovidy (320,0 m.n.m) do vodojemu Prace (286,0 m.n.m.) vedenou na jihu podél JV tangenty. Toto řešení vyžaduje redukci tlaků, které bude vhodné pro posílení rozvodů v celém jihovýchodním sektoru až po Dvorská a Šlapanice.

Dnešní stav a další rozšíření zástavby zejména ve východní části řešeného území vyžadují rozdělení zásobení vodou do dvou tlakových pásem včetně zaokružování sítě na řady v Modřicích přes Tuřany a Brněnské Ivanovice etapu, která povede ke zlepšení zásobení vodou této části města.

Zvýšení spotřeby pitné vody v maximální variantě využití území téměř o 150% (z 3200 obyvatel na 8000 obyvatel včetně dalších komerčních a výrobních ploch) oproti současnému stavu znamená navýšení $Q_p = 1800 \text{ m}^3/\text{den}$ což je 21,0 l/s. Rozdělení zásobení vodou do dvou tlakových pásem si vyžádá nový přepočít vodovodní sítě tlakových pásem 1.1. a 1.0. Toto zvýšení se týká zejména severovýchodní a východní části území zásobovaného i nadále z pásma 1.1., kde je navrhováno další rozšíření jak bytové tak i průmyslové zástavby.

Odkanalizování území

Započatý systém odkanalizování Chrlic oddílnou kanalizací je nutné i nadále zachovat a pro nové plochy důsledně dodržovat. V regulačním plánu Chrlic byly orientačně stanoveny koeficienty odtoku z jednotlivých ploch jako jeden z regulačních prvků. Z těchto regulativů vyplývající požadavky na rekonstrukci některých řadů.

Území je odvodněno do kmenové stoky F (jednotné) s ukončením v ČOV Modřice, ale hlavně do nové hlavní stoky F II (převážně splaškové) DN 1000 vedené od Tuřan v ulici U Viaduktu. Její kapacita je dostačující i pro odvod splaškových vod ($Q_p = 20 \text{ l/s}$) z navrhovaných rozvojových ploch nad rámec ÚPmB. Kapacita ČOV v Modřicích je ale limitována parametry $Q_d = 137.000 \text{ m}^3/\text{den}$, $BSK_5 = 30.800 \text{ kg/den}$, což odpovídá asi 500 000 EO, bez ohledu na to, kde tento nárůst rozvojových ploch ve městě bude realizován.

Další rozvojové plochy nad rozsah ÚPmB v severní části území vyžadují u splaškové kanalizace technický obtížné překonání Tuřanského potoka do řadu v ulici U Viaduktu, nebo podejití tratě ČD a rekonstrukci části kanalizace ve starší zástavbě. Pro dešťovou kanalizaci bude již nutné realizovat poldry (zdrže) na Tuřanském potoce v prostoru krajinné zeleně kolem potoka.

Stávající zástavba na jihu a rozvojové plochy v celé průmyslové zóně při ulici Tovární vyžadují pro splaškovou kanalizaci rekonstruovat celou stávající kanalizaci od bývalé Prefy, která není v majetku města a správě BVK. Tato kanalizace je ve špatném technickém stavu. Dešťová kanalizace v tomto území vyžaduje budování dešťových zdrží u jednotlivých objektů s případným vsakováním (nutno upřesnit hydrogeologickým posudkem) na snížení zvýšených odtoků srážkových vod a vybudování centrálního poldru pro odvedení srážkových vod z veřejných komunikací a ploch do Dvorského potoka.

Protipovodňová opatření zejména na kanalizaci v údolní nivě, jako jsou zpětné klapky na vyústění a úprava provozního řadu kanalizace pro období povodní, je nutné řešit koordinovaně s ostatními úpravami toků.

Zásobení plynem (teplem)

ÚPmB předpokládá rekonstrukci stávající RS VTL/STL 1200 na kapacitu odpovídající STL rozvodům DN 225 s ohledem na celý jižní sektor města. Na tento STL rozvod je možné napojit i severní část rozvojových ploch v Chrlicích. Dle RP Chrlic byla předpokládána spotřeba zemního plynu u bytového fondu a vybavenosti pro vaření $285 \text{ m}^3/\text{hod}$, $2195 \text{ m}^3/\text{hod}$ na vytápění a přípravu TUV a pro průmysl $2400 \text{ m}^3/\text{hod}$ (z toho je napojený přímo na VTL 1120 m^3/hod).

Další rozvojové plochy nad rámec RP (převážně obytného charakteru) na severu území se mohou napojit na STL řad v ulici U Viaduktu (orientační spotřeba asi $2100 \text{ m}^3/\text{hod}$) se zaokružováním na nové řady STL pro další průmyslové (komerční) plochy na jihu a východě řešeného území (orientační spotřeba asi $1500 \text{ m}^3/\text{hod}$). Tyto řady STL bude vhodné posílit z nové RS VTL/STL na jihu řešeného území.

Zásobování elektrickou energií

Západním nezastavěným územím katastru Chrlic prochází vzdušné vedení VVN 110kV doprovázené několika vzdušnými vedeními VN 22kV. Také jižním nezastavěným územím prochází několik vzdušných vedení VN 22kV. Navržené řešení do těchto vyšších systémů nezasahuje. Přeložky vzdušného vedení VN 22kV jsou v principech naznačeny v nových rozvojových plochách v lokalitě u sídliště a v rozvojových plochách výroby.

Stávající zastavěné území je napájeno z napěťové hladiny 22kV. To se předpokládá i u nových rozvojových ploch. Nové elektro-energetické rozvody (VN, NN) by měly být převážně kabelové, uložené v nových uličních profilech.

Ochranná pásma:

Pro venkovní vedení nad 1kV do 35 kV včetně - 10m od krajního vodiče na každou stranu

Pro venkovní vedení nad 35kV do 110 kV včetně - 15m od krajního vodiče na každou stranu

Pro vzdušná vedení realizovaná od roku 1995 a pro vedení navrhovaná, jsou stanovena podle Energetického zákona č. 458/2000 Sb. :

Pro venkovní vedení nad 1kV do 35 kV včetně:

pro vodiče bez izolace - 7m od krajního vodiče na každou stranu

pro vodiče s izolací základní - 2m od krajního vodiče na každou stranu

pro závěsná kabelová vedení - 1m od krajního vodiče na každou stranu

Pro podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV činí ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu.

V současné době je struktura odběru tvořena především odběrem pro zástavbu v Chrlicích a areály výroby kolem ulice Tovární.

Pro navrhované využití území v západní části Chrlic se dá předpokládat využití stávajících kapacit.

Navrhované využití území v severní části Chrlic (lokalita Žlábky a U viaduktu) vyvolá potřebu posílení stávajících kapacit a vybudování nových distribučních transformoven 22/0.4kV umístěných do těžišť jednotlivých odběrů.

Potřeba výrazného posílení kapacit se projeví především v rozvojové zóně výrobních areálů na jihu a jihovýchodě Chrlic. Z hlediska distribuce potřebných výkonů je pro rozvoj Chrlic příznivá jejich výhodná poloha vůči rozvodně v Sokolnicích.

Pro novou zástavbu se předpokládá zajištění tepla jiným médiem.

2.8 REGULAČNÍ PRVKY PLOŠNÉHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Pro hlavní výkresy této územní studie (výkres 2 varianta I., II. a III.) zobrazený v měřítku 1 : 5 000 se plně uplatňuje legenda a výklad stávajícího územního plánu města Brna.

2.9 LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Přehled limitů v řešeném území předložené územní studie.

(Grafické zobrazení limitů využití území je součástí výkresové části dokumentace)

Chráněná území přírody, krajiny a zeleně

Významný krajinný prvek

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

RBC a RBK

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

LBC a LBK

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a Vyhláška č.395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Volné plochy se zvláštním režimem

Plochy nejvýznamnější zeleně

Vyhláška města Brna č. 10/94

Ochranná pásma hlavních tras inženýrských sítí

Ochranné pásmo vodovodů.

Ochranné pásmo vodovodu do DN 500 je 1,5 m od okraje potrubí dle zákona 76/2006 Sb.

Ochranné pásmo kanalizace

Ochranné pásmo kanalizace do DN 500 je dle zákona 274/2001 Sb. 1,5 m od okraje potrubí a 2,5 m pro větší profily.

Ochranné pásmo rozvodů plynu v obci

Ochranné pásmo dle zákona 458/2000 Sb. VVTL, VTL plynovodů, RS a STL plynovodů mimo zástavbu 4,0m od okraje potrubí . Ochranné pásmo STL a NTL plynovodů v zástavbě je 1,0 m

Bezpečnostní pásmo plynovodu

Bezpečnostní pásmo VVTL a VTL plynovodu do DN 500 je 150m, do DN 400 je 40 m, do DN 100 je 15 m a RS VTL 10 m od okraje potrubí či objektu.

Elektrická energie ochranná pásma

Pro venkovní vedení nad 1kV do 35 kV včetně	- 10m od krajního vodiče na každou stranu
Pro venkovní vedení nad 35kV do 110 kV včetně	- 15m od krajního vodiče na každou stranu

Pro vzdušná vedení realizovaná od roku 1995 a pro vedení navrhovaná, jsou stanovena podle Energetického zákona č. 458/2000 Sb. :

Pro venkovní vedení nad 1kV do 35 kV včetně:

- | | |
|---------------------------------|--|
| • pro vodiče bez izolace | - 7m od krajního vodiče na každou stranu |
| • pro vodiče s izolací základní | - 2m od krajního vodiče na každou stranu |
| • pro závěsná kabelová vedení | - 1m od krajního vodiče na každou stranu |

Pro podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV činí ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního kabelu.

Ostatní ochranná pásmaOblasti ekologických limitů a rizik – oblasti bývalých skládek

Limit dle Generelu geologie města Brna

Ochranné pásmo vodního toku

Ochranné pásmo v šířce 8,0 od břehové hrany, které dohodne správce toku s majiteli pozemku ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., čl. 49.

Stanovené záplavové území

Záplavové území Svitavy

(vydal – KÚ JMK dne 16.1.2004 pod číslem jednacím JMK 30644/2003 – OŽPZ – Hm)

Ochranné pásmo komunikací mimo zastavěné území města

- Ochranné pásmo dálnic a rychlostních silnic mimo souvisle zastavěné území obcí je 100 m od osy krajního jízdního pruhu.
- Ochranné pásmo krajských silnic II. a III. tř. mimo souvisle zastavěné území obcí je 15 m od osy komunikace.

Ochranné pásmo železnice

Ochranné pásmo železniční tratě je 60 m od osy krajní koleje.

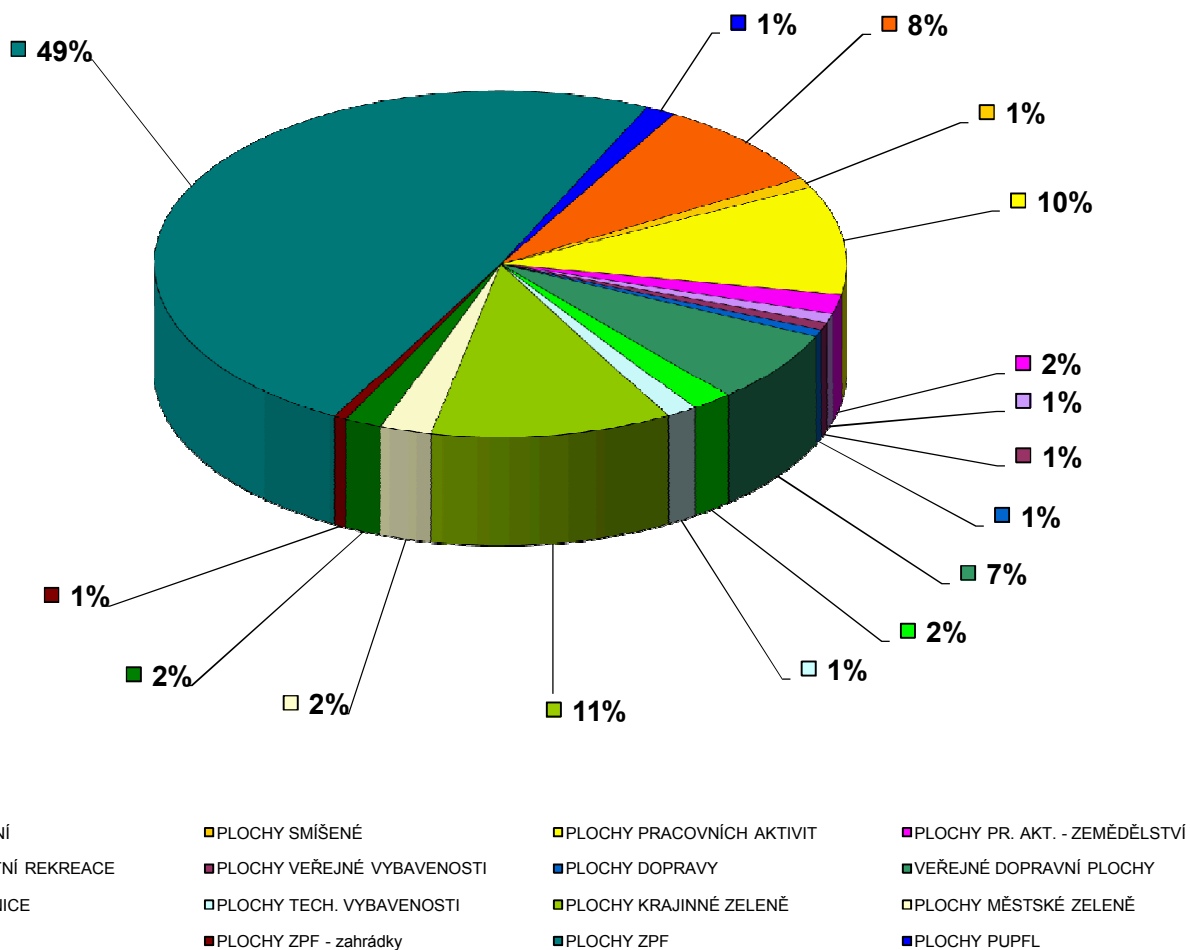
3 TABULKY BILANCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ V JEDNOTLIVÝCH VARIANTÁCH

NÁVRH	STABILIZOVANÉ PLOCHY (ha)	NÁVRHOVÉ PLOCHY (ha)	CELKEM (ha)	CELKEM (%)
PLOCHY BYDLENÍ	48,5750	31,1520	79,7270	8,4%
PLOCHY SMÍŠENÉ	1,9730	7,1340	9,1070	1,0%
PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT	46,6800	49,3640	96,0440	10,1%
PLOCHY PR. AKT. - ZEMĚDĚLSTVÍ	14,2420	2,7010	16,9430	1,8%
PLOCHY ZVLÁŠTNÍ REKREACE	3,3180	4,9000	8,2180	0,9%
PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	4,0130	2,5870	6,6000	0,7%
PLOCHY DOPRAVY	3,9250	2,1660	6,0910	0,6%
VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ PLOCHY	45,1400	19,3560	64,4960	6,8%
PLOCHY ŽELEZNICE	16,2980	2,0900	18,3880	1,9%
PLOCHY TECH. VYBAVENOSTI	13,5730	0,0000	13,5730	1,4%
PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	12,0750	94,6650	106,7400	11,2%
PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	0,7580	22,0830	22,8410	2,4%
VODNÍ PLOCHY	12,2900	4,2530	16,5430	1,7%
PLOCHY ZPF - zahrádky	5,6140	0,0000	5,6140	0,6%
PLOCHY ZPF	465,1430	0,0000	465,1430	49,0%
PLOCHY PUPFL	13,1470	0,0000	13,1470	1,4%
CELKEM	706,7640	242,4510	949,2150	100,0%

Počet obyvatel - stav
Počet obyvatel - návrh

3 176
7 969

Bilance využití území



NÁVRH	STABILIZOVANÉ PLOCHY (ha)	NÁVRHOVÉ PLOCHY (ha)	CELKEM (ha)	CELKEM (%)
PLOCHY BYDLENÍ	48,5750	25,2900	73,8650	7,8%
PLOCHY SMÍŠENÉ	1,9730	6,5040	8,4770	0,9%
PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT	46,6800	51,6920	98,3720	10,4%
PLOCHY PR. AKT. - ZEMĚDĚLSTVÍ	14,2420	2,7010	16,9430	1,8%
PLOCHY ZVLÁŠTNÍ REKREACE	3,3180	4,9640	8,2820	0,9%
PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	4,0130	2,3330	6,3460	0,7%
PLOCHY DOPRAVY	4,1680	2,0200	6,1880	0,7%
VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ PLOCHY	45,1400	2,7640	47,9040	5,0%
PLOCHY ŽELEZNICE	16,2980	1,1290	17,4270	1,8%
PLOCHY TECH. VYBAVENOSTI	13,5730	0,0000	13,5730	1,4%
PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	12,1250	92,6060	104,7310	11,0%
PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	0,7580	21,5110	22,2690	2,3%
VODNÍ PLOCHY	12,2900	4,2530	16,5430	1,7%
PLOCHY ZPF - zahrádky	11,9760	0,0000	11,9760	1,3%
PLOCHY ZPF	483,1470	0,0000	483,1470	50,9%
PLOCHY PUPFL	13,1720	0,0000	13,1720	1,4%
CELKEM	731,4480	217,7670	949,2150	100,0%

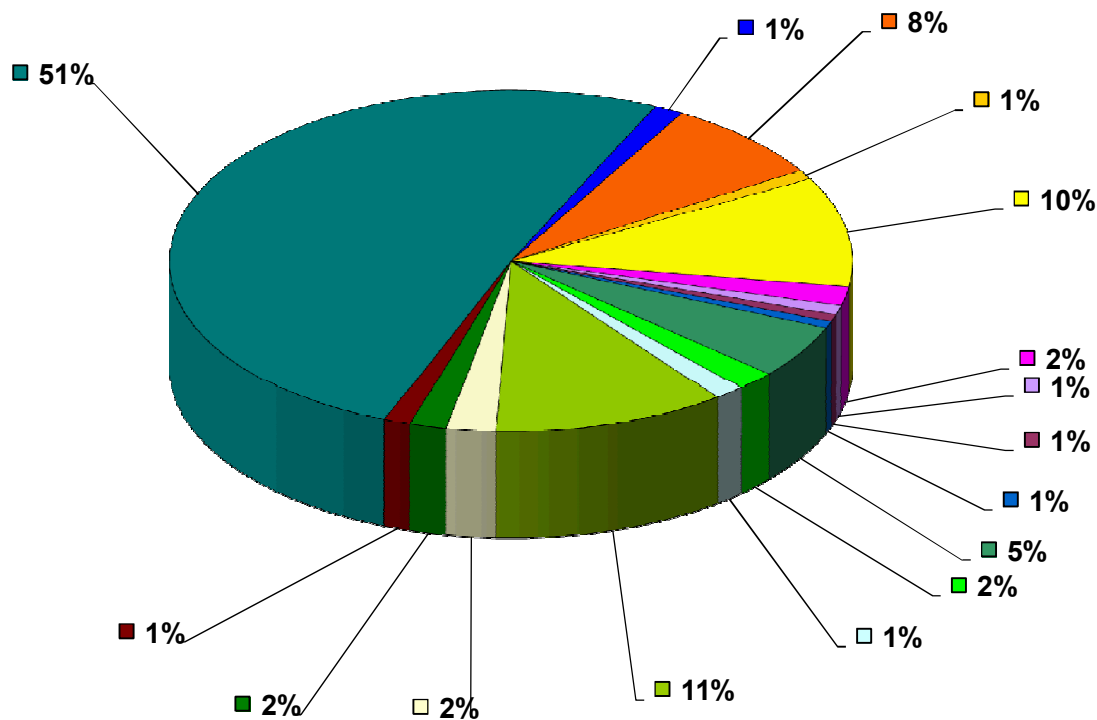
Počet obyvatel - stav

3 176

Počet obyvatel - návrh

6 433

Bilance využití území



- | | | | |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| ■ PLOCHY BYDLENÍ | ■ PLOCHY SMÍŠENÉ | ■ PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT | ■ PLOCHY PR. AKT. - ZEMĚDĚLSTVÍ |
| ■ PLOCHY ZVLÁŠTNÍ REKREACE | ■ PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI | ■ PLOCHY DOPRAVY | ■ VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ PLOCHY |
| ■ PLOCHY ŽELEZNICE | ■ PLOCHY TECH. VYBAVENOSTI | ■ PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ | ■ PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ |
| ■ VODNÍ PLOCHY | ■ PLOCHY ZPF - zahrádky | ■ PLOCHY ZPF | ■ PLOCHY PUPFL |

ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie "MČ BRNO - CHRVICE"

VARIANTA III

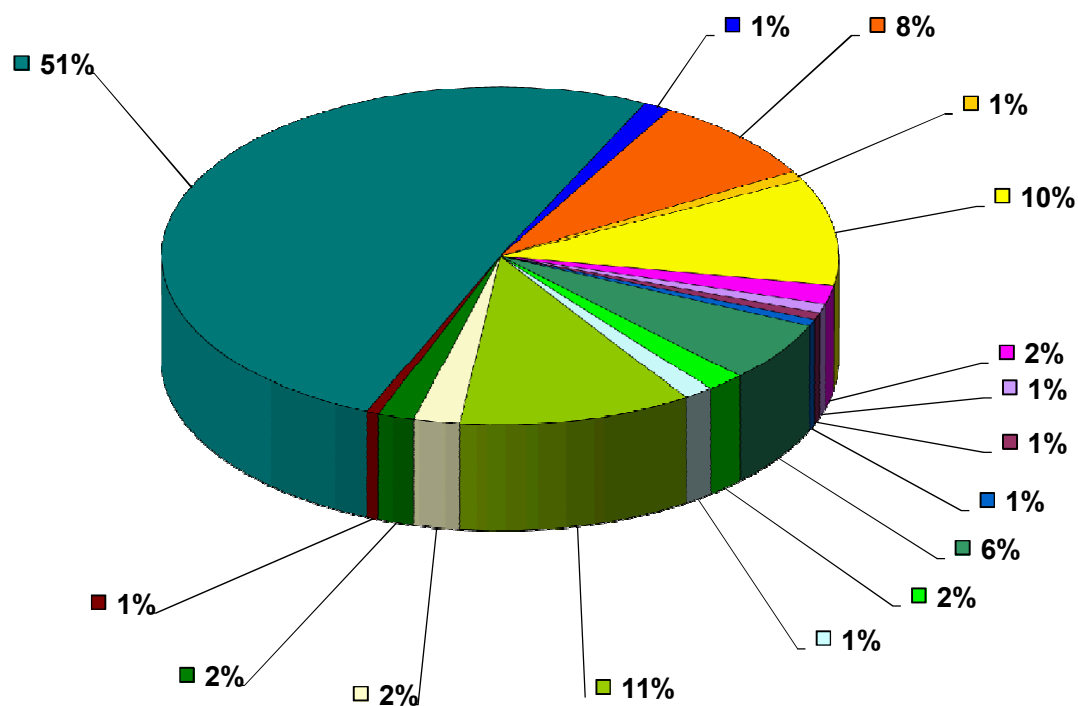
Bilance využití území

NÁVRH	STABILIZOVANÉ PLOCHY (ha)	NÁVRHOVÉ PLOCHY (ha)	CELKEM (ha)	CELKEM (%)
PLOCHY BYDLENÍ	48,5750	30,6000	79,1750	8,3%
PLOCHY SMÍŠENÉ	1,9730	6,5040	8,4770	0,9%
PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT	47,0610	49,6910	96,7520	10,2%
PLOCHY PR. AKT. - ZEMĚDĚLSTVÍ	14,2420	2,7010	16,9430	1,8%
PLOCHY ZVLÁŠTNÍ REKREACE	3,3180	4,9640	8,2820	0,9%
PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	4,0130	2,3330	6,3460	0,7%
PLOCHY DOPRAVY	3,9250	2,0200	5,9450	0,6%
VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ PLOCHY	45,1400	9,6470	54,7870	5,8%
PLOCHY ŽELEZNICE	16,2980	1,1290	17,4270	1,8%
PLOCHY TECH. VYBAVENOSTI	13,5730	0,0000	13,5730	1,4%
PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	12,8170	93,0800	105,8970	11,2%
PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	0,7580	20,1880	20,9460	2,2%
VODNÍ PLOCHY	12,2150	4,2530	16,4680	1,7%
PLOCHY ZPF - zahrádky	5,6140	0,0000	5,6140	0,6%
PLOCHY ZPF	480,1410	0,0000	480,1410	50,6%
PLOCHY PUPFL	12,4420	0,0000	12,4420	1,3%
CELKEM	722,1050	227,1100	949,2150	100,0%

Počet obyvatel - stav
Počet obyvatel - návrh

3 176
6 498

Bilance využití území



- PLOCHY BYDLENÍ
- PLOCHY SMÍŠENÉ
- PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT
- PLOCHY PR. AKT. - ZEMĚDĚLSTVÍ
- PLOCHY ZVLÁŠTNÍ REKREACE
- PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI
- PLOCHY DOPRAVY
- VEŘEJNÉ DOPRAVNÍ PLOCHY
- PLOCHY ŽELEZNICE
- PLOCHY TECH. VYBAVENOSTI
- PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ
- PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ
- VODNÍ PLOCHY
- PLOCHY ZPF - zahrádky
- PLOCHY ZPF
- PLOCHY PUPFL