



územní plán města Brna

Územní plán města Brna

Koncept

Varianty I, II, III

TEXTOVÁ A TABULKOVÁ ČÁST

Svazek 1/11

Kapitoly:

1. Širší vztahy
2. Údaje o splnění zadání
3. Pojmy a zkratky
4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj

Brno, únor 2010

Zpracovatel: Arch.Design, s.r.o., Sochorova 23, 616 00 Brno



Pořizovatel: OÚPR MMB, Kounicova 67, 601 67 Brno
Objednatel: Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 1, 601 67 Brno



OBJEDNATEL**Statutární město Brno****Dominikánské náměstí 1, 601 67 Brno****B | R | N | O****POŘIZOVATEL****OÚPR MMB****Kounicova 67, 601 67 Brno****ZPRACOVATEL****Arch.Design, s.r.o.****Sochorova 23, 616 00 Brno****Zodpovědný projektant:**

Ing. arch. Jaroslav Dokoupil

Ing. arch. Jana Janíková

Ing. arch. Radoslav Novotný

Ing. arch. Anna Kolegarová

Ing. arch. Marta Kneslová

Ing. arch. Markéta Hoskovcová, Ph.D.

Ing. arch. Pavel Šemora

Ing. arch. Bohuš Zoubek

vedoucí zpracovatelského týmu

zástupce vedoucího zpracovatelského týmu

zástupce vedoucího zpracovatelského týmu

Vypracoval:

Petra Spáčilová

Kateřina Molnářová

Martina Kučířková

Mgr. Ondřej Hrejsemnou

Specializace**Firma**

Zodpovědný projektant

Výroba**Kovoprojekta Brno, a.s.**

Ing. arch. Martin Borák, Ing. arch. Ivan Vojta

Příroda a krajina**AGERIS s.r.o.**

RNDr. Josef Glos, RNDr. Jiří Kocián, Ing. Draga Kolářová

Zábor ZPF a PUPFL**AGERIS s.r.o.**

Svatava Poláková

Voda v krajině**Atelier FONTES, s.r.o.**

Ing. Tomáš Havlíček, Ing. Olga Veselá

Životní prostředí**ENVING, s.r.o.**

Ing. Miroslav Lepka

Doprava silniční**PK OSSENDORF s.r.o.**

Ing. Vlastislav Novák, Ph.D., Ing. Tomáš Hruban

Ing. Adolf Jebavý, ADOS

Ing. Adolf Jebavý

Brněnské komunikace, a.s.

Ing. Jiří Řehák

Doprava železniční**SUDOP BRNO, spol. s r.o.**

Ing. Petr Rotschein

Zásobování vodou**Pöyry Environment a.s.**

Ing. Václav Kaštan

Odkanalizování**Pöyry Environment a.s.**

Ing. Alexandra Hradská

Zásobování plynem**GAsAG, spol. s r.o.**

Ing. Petr Štrýncl, Ing. arch. Milan Kabát

Zásobování teplem**TENZA, a.s.**

Ing. Maria Kadlecová, Ing. Marek Šulák

Elektrická energie, spoje**JIRÍ PUTTNER, projektování elektrických zařízení**

Ing. Jiří Puttner

Koordinace technických sítí**Ing. Bohumil Bílek**

Ing. Bohumil Bílek

Kontaktní území města Brna**LUBOŠ FRANTIŠÁK, ARCHITEKT**

Ing. arch. Luboš Františák

Demografie, socioekonomie**Masarykova univerzita Brno, Výzkumné centrum regionálního rozvoje**

Mgr. Ondřej Mulíček, Mgr. Daniel Seidenglanz

1. ŠIRŠÍ VZTAHY

Svazek 1

- 1.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 1.1.1. Evropa
 - 1.1.2. Brno v ČR, soulad s politikou územního rozvoje ČR
 - 1.1.3. Brno a region
 - 1.1.4. Kontaktní území města
 - 1.1.5. Strategie rozvoje města Brna
 - 1.1.6. Vliv předpokládaného demografického vývoje na koncepci rozvoje města

2. ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ

- 2.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 2.1.1. Splnění hlavních cílů rozvoje území
 - 2.1.2. Informace o splnění zadání

3. POJMY A ZKRATKY

- 3.1. ODŮVODNĚNÍ
- 3.2. VÝROK
 - 3.2.1. Pojmy
 - 3.2.2. Zkratky

4. MĚSTO BRNO, JEHO HODNOTY A ROZVOJ

- 4.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot
 - 4.1.2. Charakteristika variant
 - 4.1.3. Urbanistická koncepce
 - 4.1.4. Koncepce uspořádání volného území
 - 4.1.5. Koncepce dopravní infrastruktury
 - 4.1.6. Koncepce technické infrastruktury
 - 4.1.7. Balance ploch s rozdílným způsobem využití
- 4.2. VÝROK
 - 4.2.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot
 - 4.2.2. Charakteristika Variant I, II, III
 - 4.2.3. Urbanistická koncepce
 - 4.2.4. Koncepce uspořádání volného území

5. ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

Svazek 2

- 5.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 5.1.1. Zastavěné území, stabilizované zastavěné území, nezastavěné území
 - 5.1.2. Zastavitelné plochy
 - 5.1.3. Plochy přestavby
 - 5.1.4. Územní rezervy
- 5.2. VÝROK
 - 5.2.1. Zastavěné území, stabilizované zastavěné území
 - 5.2.2. Zastavitelné plochy
 - 5.2.3. Plochy přestavby
 - 5.2.4. Územní rezervy
 - 5.2.5. Plochy a koridory, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studií
 - 5.2.6. Plochy a koridory, ve kterých budou podmínky jejich využití stanoveny regulačním plánem
 - 5.2.7. Rozvojové lokality přestavbové a zastavitelné

6. PODMÍNKY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- 6.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 6.1.1. Metodika vymezení ploch
 - 6.1.2. Základní podmínky využití území
 - 6.1.3. Doplnující podmínky využití území
- 6.2. VÝROK
 - 6.2.1. Úrovně regulace
 - 6.2.2. Obecné podmínky využití území
 - 6.2.3. Základní podmínky využití území
 - 6.2.4. Základní podmínky využití území - specifikace
 - 6.2.5. Doplnující podmínky využití území

7. USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ URČENÉHO K ZÁSTAVBĚ

- 7.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 7.1.1. Bydlení
 - 7.1.2. Smíšená území
 - 7.1.3. Veřejná prostranství
 - 7.1.4. Občanské vybavení
 - 7.1.5. Výroba
 - 7.1.6. Transformační území
- 7.2. VÝROK
 - 7.2.1. Bydlení
 - 7.2.2. Smíšená území
 - 7.2.3. Veřejná prostranství
 - 7.2.4. Občanské vybavení
 - 7.2.5. Výroba
 - 7.2.6. Transformační území

8. USPOŘÁDÁNÍ VOLNÉHO ÚZEMÍ

- 8.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 8.1.1. Krajinná zeleň
 - 8.1.2. Lesy
 - 8.1.3. Zemědělská půda
 - 8.1.4. Dobývání nerostů
 - 8.1.5. Voda v krajině
 - 8.1.6. Rekreace
 - 8.1.7. Zahrádky
 - 8.1.8. Územní systém ekologické stability
 - 8.1.9. Rekreační využití krajiny
- 8.2. VÝROK
 - 8.2.1. Krajinná zeleň
 - 8.2.2. Lesy
 - 8.2.3. Zemědělská půda
 - 8.2.4. Dobývání nerostů
 - 8.2.5. Voda v krajině
 - 8.2.6. Rekreace
 - 8.2.7. Zahrádky
 - 8.2.8. Územní systém ekologické stability
 - 8.2.9. Rekreační oblasti

9. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Svazek 3

- 9.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 9.1.1. Plochy a systémy dopravní infrastruktury
 - 9.1.2. Silniční doprava
 - 9.1.3. Veřejná hromadná doprava
 - 9.1.4. Železniční doprava
 - 9.1.5. Letecká doprava
 - 9.1.6. Lodní doprava
 - 9.1.7. Cyklistická doprava
 - 9.1.8. Pěší doprava
 - 9.1.9. Doprava v klidu
 - 9.1.10. Schémata koncepce dopravní infrastruktury
- 9.2. VÝROK
 - 9.2.1. Plochy a systémy dopravní infrastruktury
 - 9.2.2. Silniční doprava
 - 9.2.3. Veřejná hromadná doprava
 - 9.2.4. Železniční doprava
 - 9.2.5. Letecká doprava
 - 9.2.6. Lodní doprava
 - 9.2.7. Cyklistická doprava
 - 9.2.8. Pěší doprava
 - 9.2.9. Doprava v klidu

10. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Svazek 4

- 10.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 10.1.1. TI – zásobování vodou
 - 10.1.2. TI – odkanalizování
 - 10.1.3. TI – zásobování plynem
 - 10.1.4. TI – zásobování teplem
 - 10.1.5. TI – zásobování elektrickou energií
 - 10.1.6. TI – sítě elektronických komunikací
 - 10.1.7. TI – kolektory, koordinace sítí technického vybavení
 - 10.1.8. TI – nakládání s odpady
- 10.2. VÝROK
 - 10.2.1. TI – zásobování vodou
 - 10.2.2. TI – odkanalizování
 - 10.2.3. TI – zásobování plynem
 - 10.2.4. TI – zásobování teplem
 - 10.2.5. TI – zásobování elektrickou energií
 - 10.2.6. TI – sítě elektronických komunikací
 - 10.2.7. TI – kolektory, koordinace sítí technického vybavení
 - 10.2.8. TI – nakládání s odpady

11. ROZVOJOVÉ LOKALITY I

Svazek 5

- 11.1. ODŮVODNĚNÍ
- 11.2. VÝROK

12. ROZVOJOVÉ LOKALITY II

Svazek 6

- 12.1. ODŮVODNĚNÍ
- 12.2. VÝROK

13. ROZVOJOVÉ LOKALITY III

Svazek 7

- 13.1. ODŮVODNĚNÍ
- 13.2. VÝROK

14. ÚZEMNÍ STUDIE A REGULAČNÍ PLÁNY

Svazek 8

- 14.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 14.1.1. Plochy a koridory, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studií
 - 14.1.2. Plochy a koridory, ve kterých je uloženo pořízení a vydání regulačního plánu
- 14.2. VÝROK
 - 14.2.1. Plochy a koridory, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studií
 - 14.2.2. Plochy a koridory, ve kterých je uloženo pořízení a vydání regulačního plánu

15. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY, OPATŘENÍ A ASANACE

Svazek 9

- 15.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 15.1.1. Úvod
 - 15.1.2. Možnosti využívání předkupního práva a vyvlastnění, či jejich kombinace
 - 15.1.3. Způsob přístupu k vymezování veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací v konceptu ÚPmB
 - 15.1.4. Způsob zpracování grafické a tabulkové části
- 15.2. VÝROK
 - 15.2.1. Veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, asanace, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit
 - 15.2.2. Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření, pro které lze uplatnit pouze předkupní právo

16. EKONOMICKÁ ČÁST, POSTUP ZMĚN V ÚZEMÍ

Svazek 10

- 16.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 16.1.1. Ekonomické hodnocení lokalit
 - 16.1.2. Cíle a účel systému jednotného urbanisticko - ekonomického hodnocení ÚPmB
 - 16.1.3. Popis systému jednotného urbanisticko - ekonomického hodnocení vybraných lokalit
 - 16.1.4. Seznam strategických investic
 - 16.1.5. Hodnocené lokality pro variantu I
 - 16.1.6. Hodnocené lokality pro variantu II
 - 16.1.7. Hodnocené lokality pro variantu III
- 16.2. VÝROK
 - 16.2.1. Návrh etapizace ekonomicky hodnocených lokalit varianty I
 - 16.2.2. Návrh etapizace ekonomicky hodnocených lokalit varianty II
 - 16.2.3. Návrh etapizace ekonomicky hodnocených lokalit varianty III

17. OCHRANA OBYVATEL

- 17.1. ODŮVODNĚNÍ

18. VYHODNOCENÍ VLIVU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

19. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Svazek 11

- 19.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 19.1.1. Metodika práce
 - 19.1.2. Struktura půdního fondu v území
 - 19.1.3. Agronomická kvalita půdy
 - 19.1.4. Klimatické regiony
 - 19.1.5. Půdní typy a subtypy
 - 19.1.6. Hlavní půdní jednotky dle klasifikace BPEJ
 - 19.1.7. Třídy ochrany zemědělských půd
 - 19.1.8. Investice do půdy
 - 19.1.9. Údaje o hospodařících zemědělských subjektech a areálech zemědělské prvovýroby
 - 19.1.10. Uspořádání zemědělského půdního fondu a pozemkové úpravy
 - 19.1.11. Opatření k zajištění ekologické stability
 - 19.1.12. Způsob vyhodnocení návrhových ploch
 - 19.1.13. Přehled způsobu využití ploch
 - 19.1.14. Porovnání návrhových ploch s rozvojovými plochami v současně platném územním plánu
 - 19.1.15. Zdůvodnění vhodnosti navrženého řešení
 - 19.1.16. Popis lokalit předpokládaného záboru ZPF

20. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH DŮSLEDKŮ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ NA POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

- 20.1. ODŮVODNĚNÍ
 - 20.1.1. Metodika práce
 - 20.1.2. Všeobecné údaje o lesích v řešeném území
 - 20.1.3. Přehled způsobu využití ploch
 - 20.1.4. Způsob vyhodnocování ploch záboru PUPFL
 - 20.1.5. Značení ploch záboru
 - 20.1.6. Posouzení záboru PUPFL o výměře nad 0,5 ha
 - 20.1.7. Kompenzace navrhovaných záborů lesa

ZÁBOR ZPF A PUPFL - TABULKOVÁ ČÁST

- 1a. Struktura půdního fondu v ha
- 1b. Struktura půdního fondu v %
- 2. Nejvýznamnější zemědělské subjekty hospodařící na území města Brna
- 3a. Vyhodnocení záboru ZPF – plochy stavebního charakteru
- 3b. Vyhodnocení záboru ZPF – plochy nestavebního charakteru
- 4a. Vyhodnocení záboru ZPF – plochy stavebního charakteru – sumy za katastrální území
- 4b. Vyhodnocení záboru ZPF – plochy nestavebního charakteru - sumy za katastrální území
- 5. Vyhodnocení záboru PUPFL

Obsah svazku 1:

1. ŠIRŠÍ VZTAHY	3
1.1. ODŮVODNĚNÍ	3
1.1.1. Evropa.....	3
1.1.2. Brno v ČR, soulad s politikou územního rozvoje ČR	4
1.1.3. Brno a region.....	6
1.1.4. Kontaktní území města	8
1.1.4.1. Vymezení rozsahu kontaktního území města.....	9
1.1.4.2. Sociodemografická východiska	9
1.1.4.3. Závěrečná vyhodnocení	17
1.1.4.4. Charakteristiky vlivu jednotlivých obcí na koncepci rozvoje Brna	20
1.1.5. Strategie rozvoje města Brna.....	26
1.1.6. Vliv předpokládaného demografického vývoje na koncepci rozvoje města	27
1.1.6.1. Předpokládaný demografický vývoj.....	27
1.1.6.2. Stanovení potenciálu území	31
2. ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ.....	32
2.1. ODŮVODNĚNÍ	32
2.1.1. Splnění hlavních cílů rozvoje území.....	32
2.1.2. Informace o splnění zadání.....	33
3. POJMY A ZKRATKY.....	57
3.1. ODŮVODNĚNÍ	57
3.2. VÝROK	57
3.2.1. Pojmy	57
3.2.2. Zkratky	59
4. MĚSTO BRNO, JEHO HODNOTY A ROZVOJ.....	61
4.1. ODŮVODNĚNÍ	61
4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot	61
4.1.1.1. Členění území na úrovni celkové koncepce města	61
4.1.1.2. Základní principy koncepce rozvoje města.....	62
4.1.1.3. Hodnoty města a jejich ochrana	64
4.1.1.4. Rozvojové směry města	70
4.1.2. Charakteristika variant	71
4.1.2.1. Principy variantního řešení, geneze variant	71
4.1.2.2. Popis Variant I, II, III	72
4.1.2.3. Bilance ploch	74
4.1.3. Urbanistická koncepce	75
4.1.3.1. Principy funkčního uspořádání	75
4.1.3.2. Principy prostorového uspořádání.....	78
4.1.4. Koncepce uspořádání volného území.....	81
4.1.4.1. Principy funkčního uspořádání volného území.....	82
4.1.4.2. Územní systém ekologické stability.....	83
4.1.4.3. Rekreační využití krajiny	83
4.1.5. Koncepce dopravní infrastruktury	83
4.1.5.1. Silniční doprava	83
4.1.5.2. Cyklisté a pěší	84
4.1.5.3. Park and Ride, parkování	85
4.1.5.4. Veřejná hromadná doprava	85
4.1.5.5. Železniční doprava	85
4.1.5.6. Letecká doprava	86
4.1.5.7. Lodní doprava	86
4.1.6. Koncepce technické infrastruktury	86
4.1.6.1. Zásobování vodou	86
4.1.6.2. Odkanalizování.....	87
4.1.6.3. Zásobování plynem	88
4.1.6.4. Zásobování teplem	89
4.1.6.5. Zásobování elektrickou energií	90

	4.1.6.6.	Telekomunikace	90
	4.1.6.7.	Kolektory	90
	4.1.6.8.	Nakládání s odpady	91
	4.1.7.	Bilance ploch s rozdílným způsobem využití	91
4.2.	VÝROK		103
	4.2.1.	Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot	103
	4.2.1.1.	Základní principy koncepce rozvoje města	103
	4.2.1.2.	Hodnoty města a jejich ochrana	104
	4.2.2.	Charakteristika Variant I, II, III	106
	4.2.3.	Urbanistická koncepce	107
	4.2.3.1.	Funkční a prostorová koncepce	107
	4.2.3.2.	Charakteristika urbanistických celků	109
	4.2.3.3.	Funkční uspořádání	110
	4.2.3.4.	Prostorové uspořádání	110
	4.2.4.	Koncepce uspořádání volného území	111

1. ŠIRŠÍ VZTAHY

1.1. ODŮVODNĚNÍ

1.1.1. EVROPA

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

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

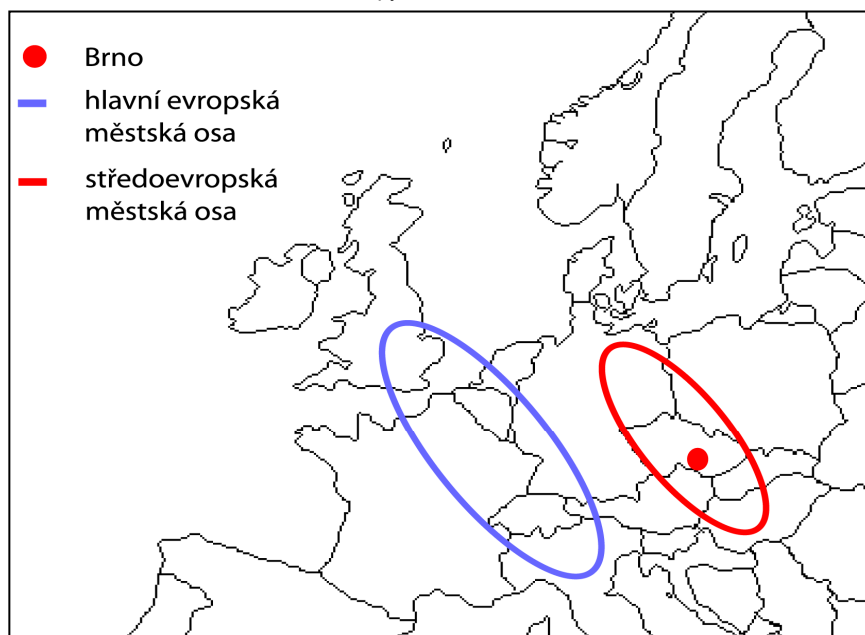
Z hlediska širších vztahů to znamená získat ze všech potenciálních vazeb maximum pozitivních efektů. Čím budou tyto vztahy mocnější, tím bude město silnější a bude více vidět.

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

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

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

Obr. 1: Postavení Brna v rámci Evropy



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

Transevropské koridory

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

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

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

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

Dopravní infrastruktura – program TINA

SILNIČNÍ DOPRAVA

do páteřní sítě TINA jsou zařazeny následující dálnice a rychlostní silnice

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

do doplňkové sítě TINA jsou zařazeny následující dálnice a rychlostní silnice

- R 43 – Moravská Třebová – Brno

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

do páteřní sítě TINA jsou zařazeny následující železniční dráhy

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

do doplňkové sítě TINA jsou zařazeny následující železniční dráhy

- Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- Přerov – Brno

LETECKÁ DOPRAVA

Do sítě TINA jsou zařazena následující letiště:

- mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany

KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Brno je zařazeno do systémů terminálů.

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

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

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

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

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

Soulad s Politikou územního rozvoje ČR (PÚR ČR)

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

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

SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2006

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

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

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

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

Úkoly pro územní plánování:

- řešit územní souvislosti přestavby železničního uzlu Brno:
územní souvislosti přestavby železničního uzlu Brno jsou v zásadě převzaty z platného ÚPmB, kam byly vloženy změnou ÚPmB vyvolanou přestavbou ŽUB z roku 2005. Řešení je upřesněno zejména v názoru na trasu severojižního diametru ve Variantě I.
- řešit územní souvislosti definitivního koridoru R 43:
územní souvislosti definitivního koridoru R 43 na území města Brna jsou v dokumentaci řešeny s určitými rozdíly ve variantách I a II zásadně jinak ve variantě III. Významnou souvislost s definitivním koridorem R 43 a jeho pokračováním jižně od D1 jako R 52 má pro rozvoj jižního segmentu města umístění jižní tangenty R 52 – D2 – D1.

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

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

Železniční doprava

- koridory vysokorychlostní dopravy
VR 1 Praha – Brno – Wien, Brno – Přerov – Ostrava, Brno – Břeclav – Wien. Poloha koridoru v prostoru letiště Brno – Tuřany byla stabilizována v řešení urbanistické studie rozvojových zón Letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa, Šlapanice (návrh 2006) a je převzata do konceptu ÚPmB.
- koridory konvenční železniční dopravy
ŽD 1 Brno – Přerov, OE 61 Havlíčkův Brod – Brno. Trasy jsou na území města stabilizovány.

Silniční doprava

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

SOULAD S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008

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

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

Úkoly pro územní plánování:

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

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

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

Železniční doprava

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

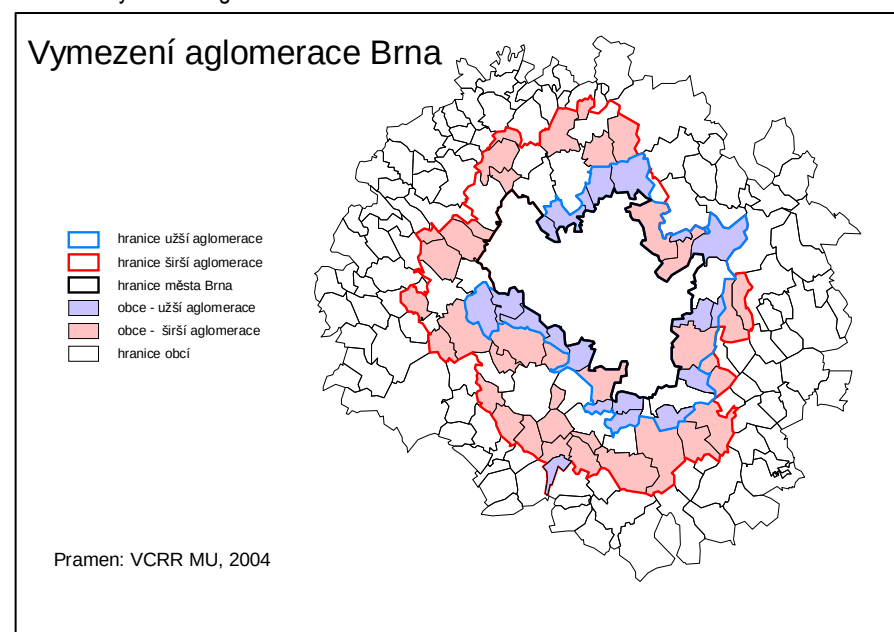
Silniční doprava

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

1.1.3. BRNO A REGION

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

Obr. 2: Vymezení aglomerace města Brna



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

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

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

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

Program rozvoje Jihomoravského kraje

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

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

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

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

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

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

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

Soulad s ÚPD kraje

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

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

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

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

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

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

1.1.4. KONTAKTNÍ ÚZEMÍ MĚSTA

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

Byly prostudovány existující dostupné ÚPD obcí a tak získány informace a přehled o dění a záměrech za hranicí města Brna. Některé závěry jsou zobrazeny v samostatném výkrese č. **0.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce**. Základem pro vytvoření výkresu byla zpracovaná pasportizace vybraných obcí pro potřeby Prognózy JMK. Byla převzata struktura informací z uvedené pasportizace (plochy rezidenční, plochy sportu, plochy pracovních aktivit a plochy sídelní zeleně), kterou jsme dále rozšířili o položky důležité z pohledu podrobnosti zpracování územního plánu města Brna (velké zahrádkové lokality, návrhové plochy zeleně mimo sídla, návrhové vodní plochy, plochy transformace). Výkres zobrazuje právní stav, tzn. schválené územní plány obcí včetně schválených změn, k datu 31. 12. 2006.

Poznámka:

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

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

1.1.4.1. Vymezení rozsahu kontaktního území města

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

Seznam 35 obcí

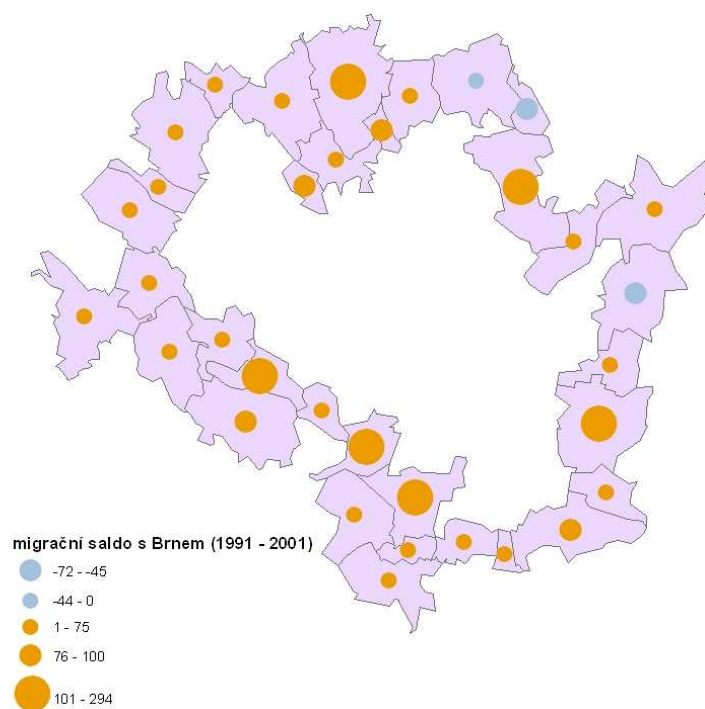
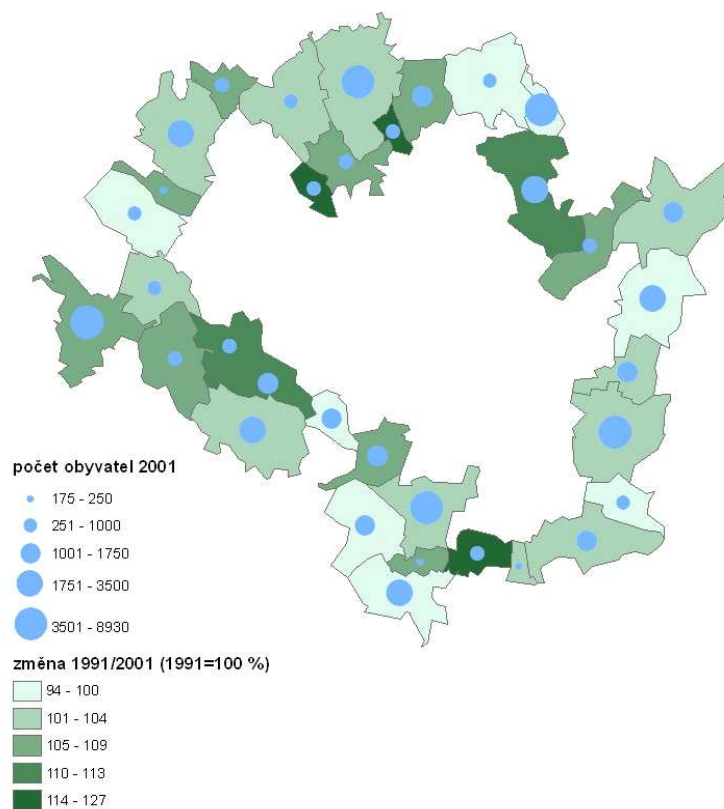
Zvýrazněné obce jsou zpracovány podle zapůjčených ÚPD

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

1.1.4.2. Sociodemografická východiska

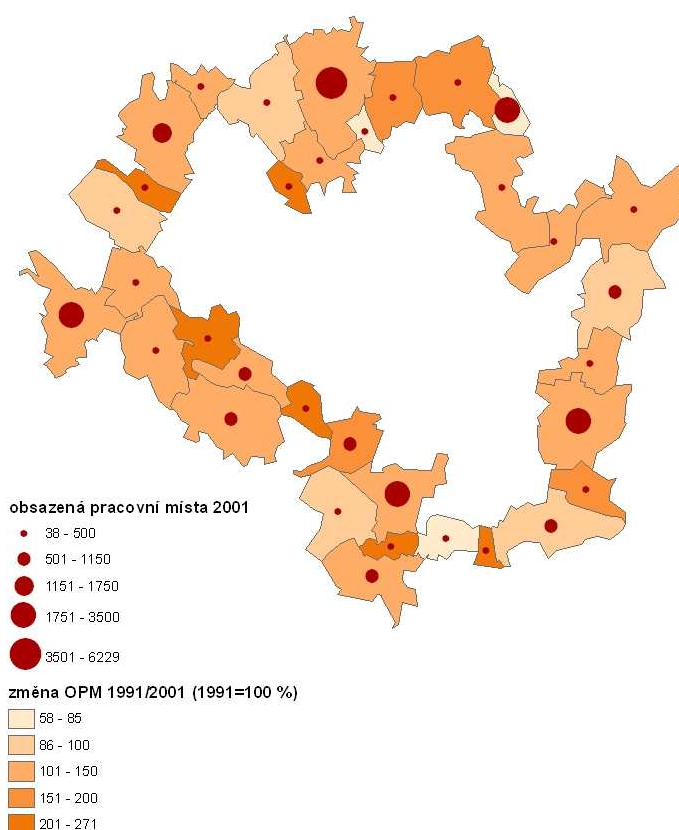
Vývoj počtu obyvatel, migrační saldo

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



Vývoj počtu obsazených pracovních míst

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

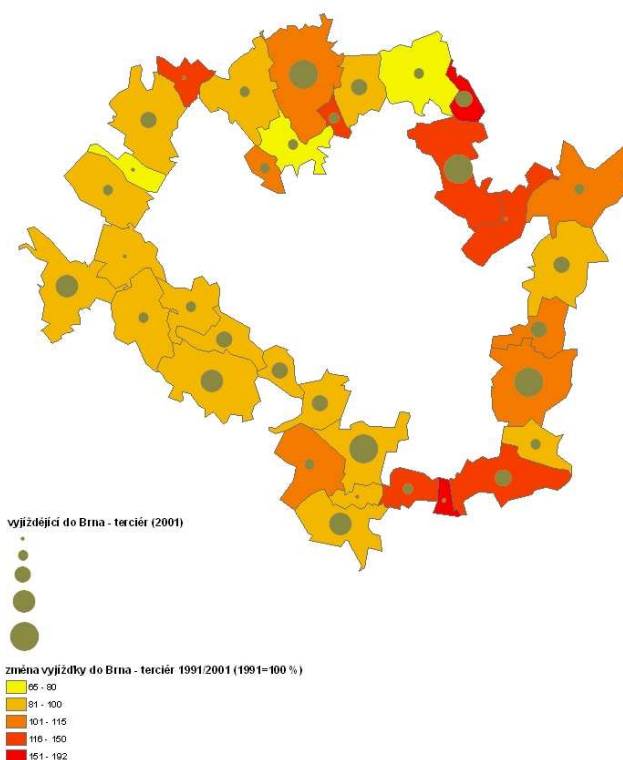
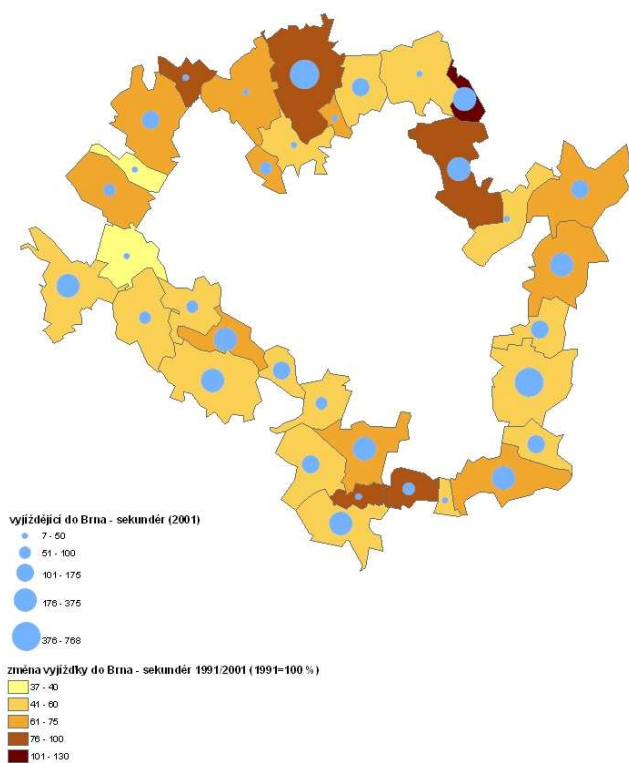
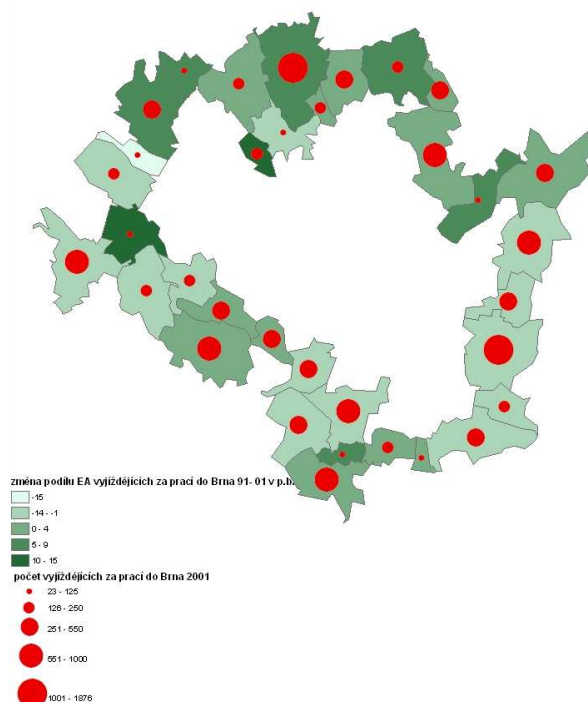


Změny ve vyjížděce za prací do Brna, počet vyjíždějících

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

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

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



Vybrané charakteristiky kontaktního území města Brna

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

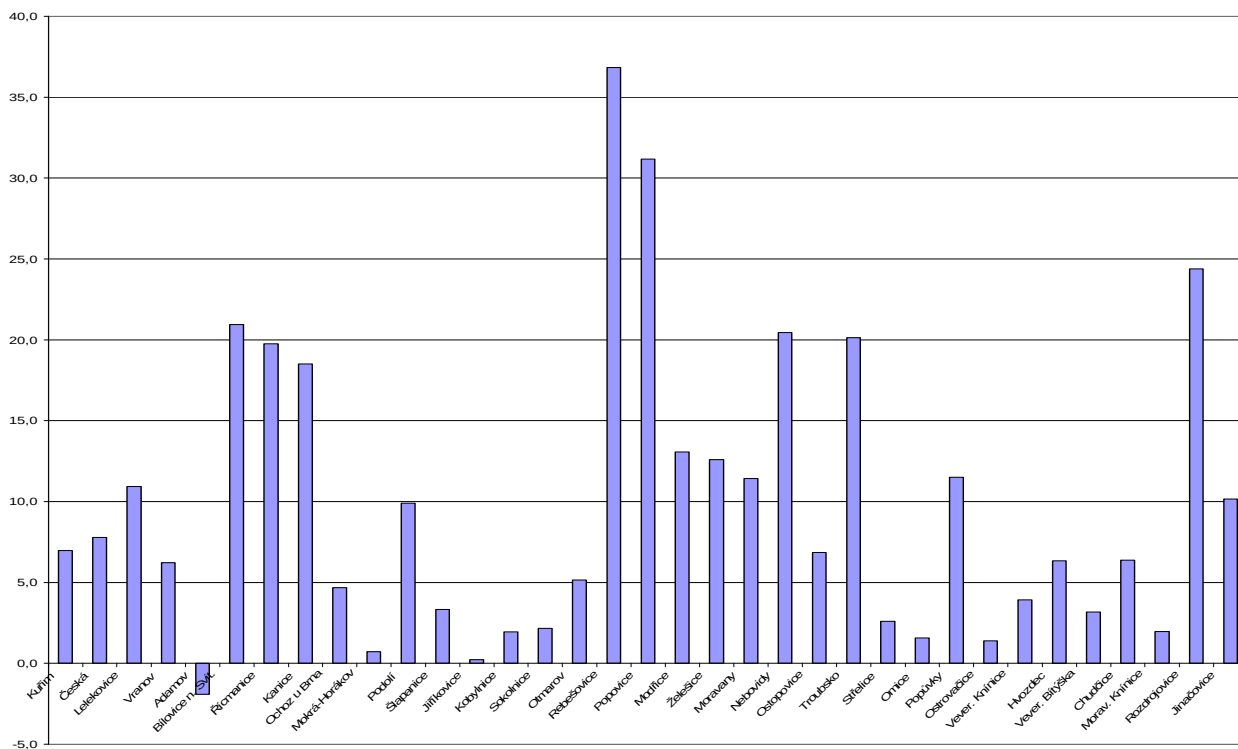
Poř. čís.	Název obce	2001			2004			2001- 2004		
		Počet obyvatel	Ekonomicky aktivní	Vyjíždějící za prací	V obci	Vyjíždějící studenti	Počet obyvatel	Počet podnik. subjektů	% nárůst počtu obyvatel	absolutní nárůst obyvatel
1	Kuřim	8930	4597	3900	1907	584	9552	1853	7,0	622
2	Česká	655	319	237	25	122	706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

Nárůst počtu obyvatel v kontaktním území Brna

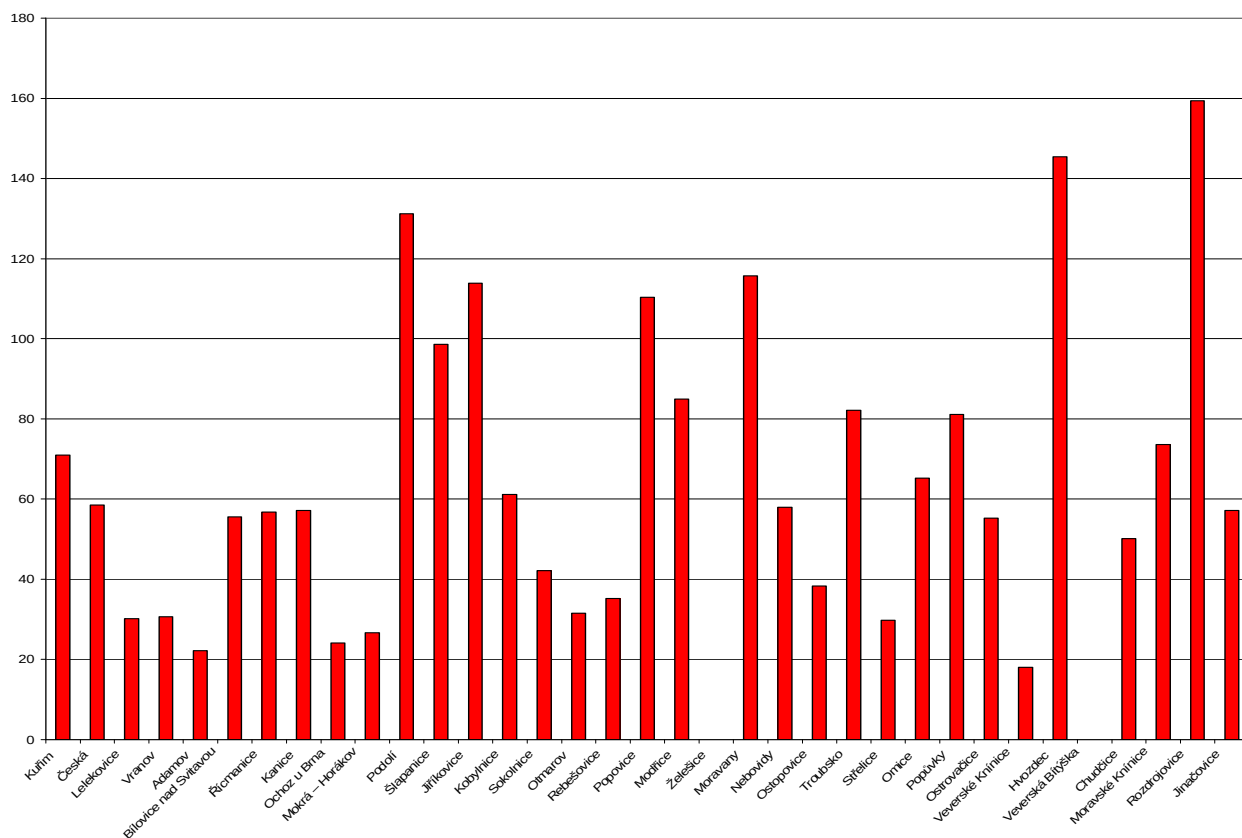
Absolutní hodnoty nárůstu obyvatelstva v kontaktním území města Brna dosáhly počtu 3 939 nových obyvatel 35 obcí v období let 2001-2004. Za předpokladu kontinuity tohoto růstu i v období let 2004-2007 bychom dospěli přibližně k nárůstu o 8 000 obyvatel, což se rovná cca 1 % obyvatel Brna. Přitom rozvojový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

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

procentuelní nárůst počtu obyvatel v letech 2001 - 2004


Graf č. 3 – nárůst návrhových ploch

Procentuelní nárůst návrhových ploch ve vztahu ke stávajícímu stavu



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

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

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

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

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

1.1.4.3. Závěrečná vyhodnocení

Pozitiva

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

Nejvýznamnější problémy a střety

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

Charakteristika jednotlivých funkcí

Bydlení

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

Vyšší vybavenost

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

Školy

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

Pracovní příležitosti

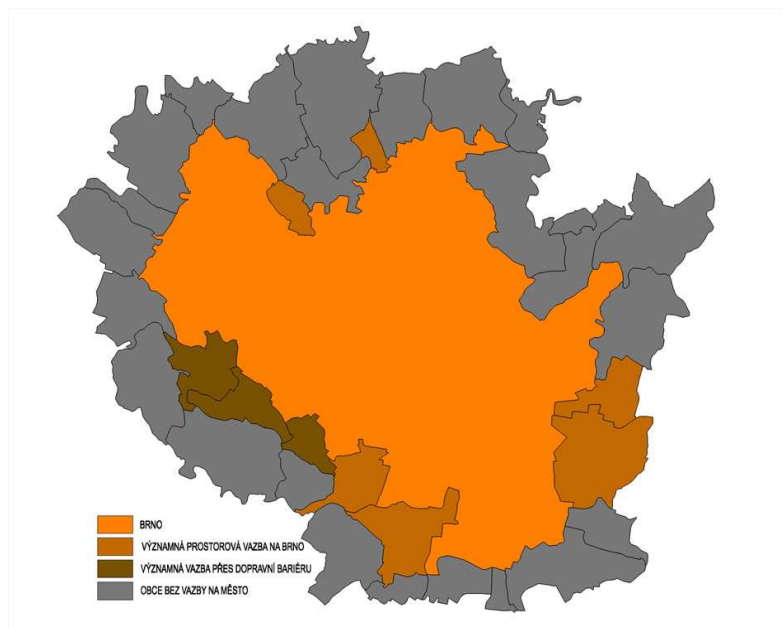
Nejvyšší závislost obcí na městě je v oblasti nabídky pracovních příležitostí. Asi třetina obcí nabízí pracovní příležitosti pro své (nejbližší) okolí. Kromě trojice satelitů Kuřim, Šlapanice, Modřice, nabízejí přebytek příležitostí zejména: Mokrá – Horákov, Adamov a Moravany. Například v Mokré – Horákově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

Prostorové vazby na město

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

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

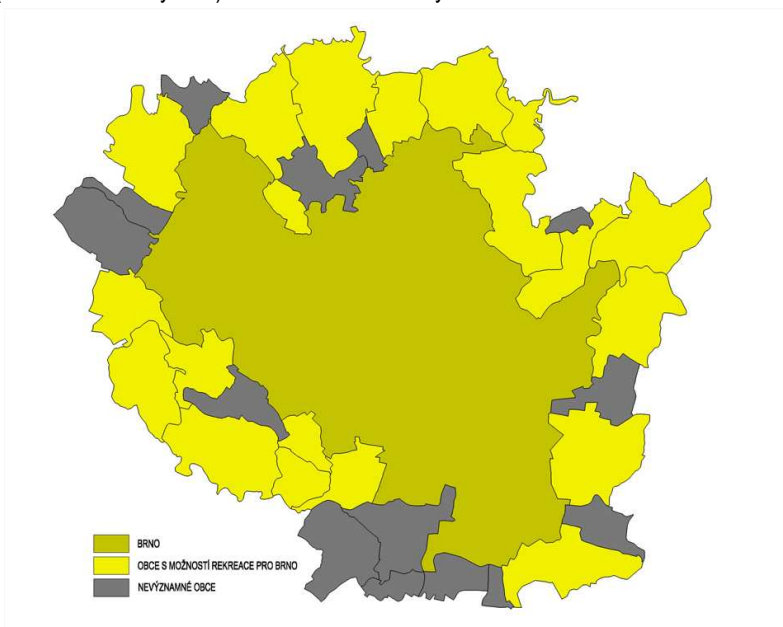
Dalším jevem je postupné srůstání obcí, například Bílovice nad Svitavou, Řícmanice a Kanice, Sokolnice a Telnice, nebo již zmíněné Troubsko a Popůvky.



Nabídka rekreace

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

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

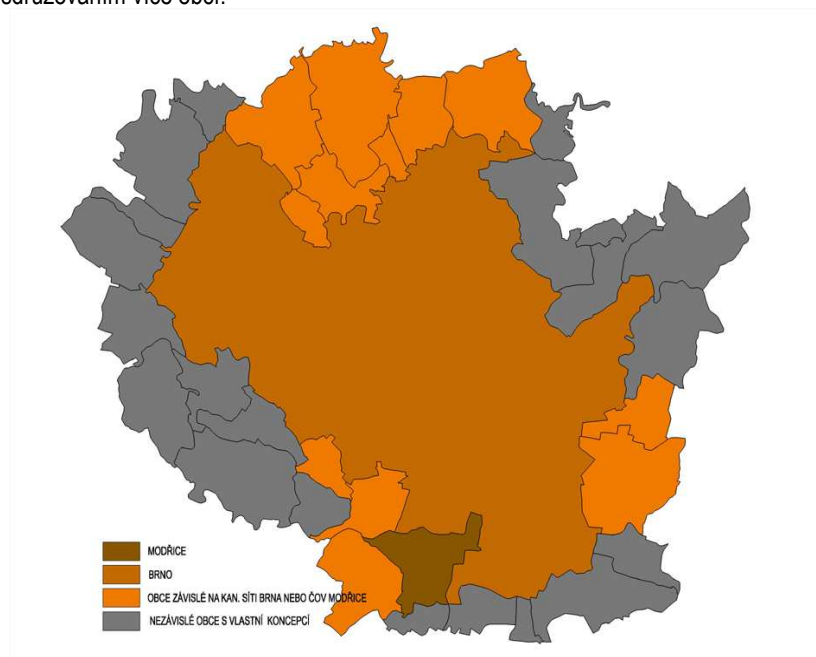


Technická infrastruktura

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

Odkanalizování, čistírny odpadních vod (ČOV)

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



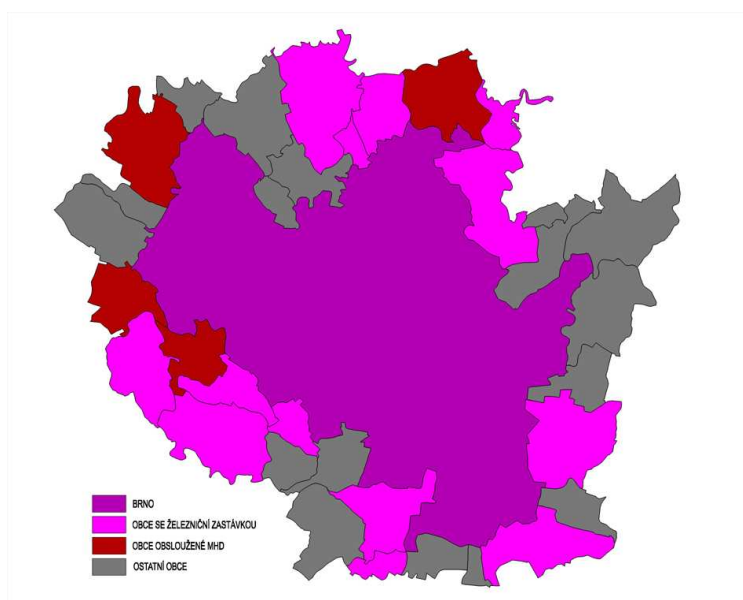
Doprava

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

Toto zatížení lze zmírnit:

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

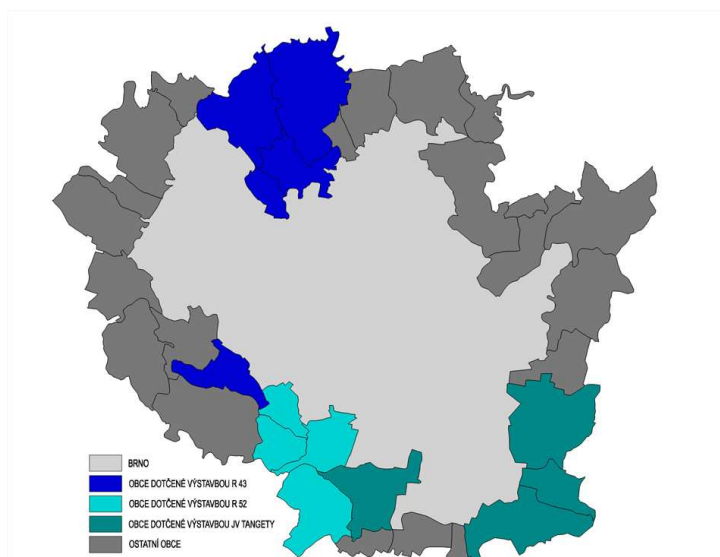
Negativně je vnímána zejména zátěž z dopravy v Maloměřicích a Obřanech od srostlice obcí Bílovice nad Svitavou, Řícmanice a Kanice, které nemají pro IAD jinou alternativu a stále rostou.



Trasy Vysokorychlostních tratí, R 43 a R 52

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

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



1.1.4.4. Charakteristiky vlivu jednotlivých obcí na koncepci rozvoje Brna

Abecední seznam s vyznačením podrobně zpracovaných obcí

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

Adamov

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje města nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Bílovice nad Svitavou

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

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

Vztah k Brnu:

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

Česká

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

Vztah k Brnu:

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

Hvozdec

má pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracován.

Chudčice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Jinačovice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Jířkovice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Kanice

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

Vztah k Brnu:

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

Kobylnice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Kuřim

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

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

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

Vztah k Brnu:

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

Lelekovice

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

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Modřice

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

Vztah k Brnu:

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

Mokrá–Horákov

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Moravany

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

Vztah k Brnu:

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

Moravské Knínice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají pro koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Nebovídky

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Ochoz u Brna

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracován.

Omice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají pro koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Ostopovice

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

Vztah k Brnu:

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

Ostrovačice

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Otmarov

má pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracován.

Podolí

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

Vztah k Brnu:

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

Popovice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Popůvky

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

Vztah k Brnu:

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

Rebešovice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Rozdrojovice

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

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

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

Vztah k Brnu:

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

Řícmanice

nebyla k dispozici dokumentace – nezpracovány.

Sokolnice

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

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Střelice

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

Vztah k Brnu:

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

Šlapanice

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

Vztah k Brnu:

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

Troubsko

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

Vztah k Brnu:

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

Veverská Bítýška

jako jediná nemá dosud zpracovaný územní plán.

Veverské Knínice

mají pro toto posouzení nepodstatný vliv – nezpracovány.

Vranov

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

Želešice

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

Vztah k Brnu:

Záměry rozvoje obce nemají na koncepci rozvoje Brna zásadní vliv.

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

1.1.5. STRATEGIE ROZVOJE MĚSTA BRNA

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

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

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

Strategický plán rozvoje města Brna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.6. VLIV PŘEDPOKLÁDANÉHO DEMOGRAFICKÉHO VÝVOJE NA KONCEPCI ROZVOJE MĚSTA

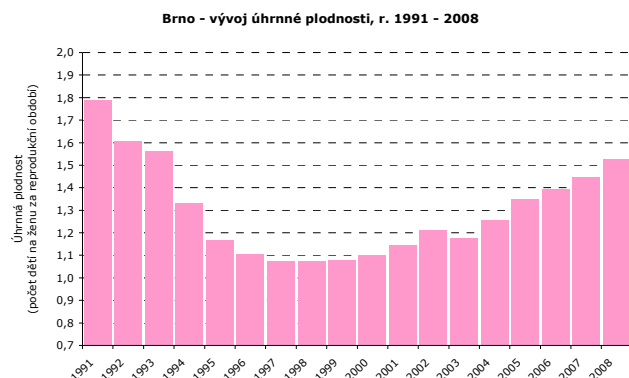
1.1.6.1. Předpokládaný demografický vývoj

Demografie – vývoj po roce 1990

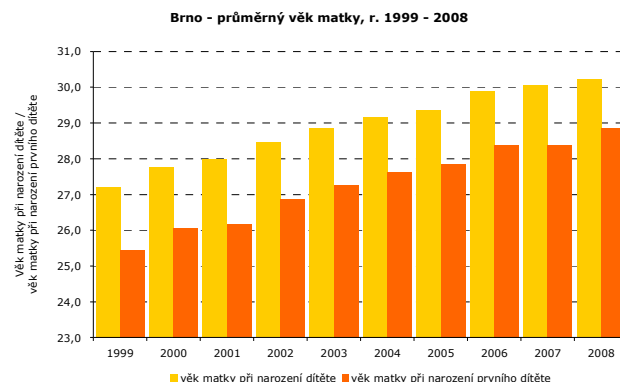
Změny reprodukčního chování v Brně po roce 1990 mohou být interpretovány jako projevy tzv. druhého demografického přechodu. K jeho příčinám patří jednak změna socioekonomického kontextu (přechod na tržní hospodářství spojený s méně či více silnými sociálními dopady – nástup jevů jako je např. riziko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

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

Graf 1



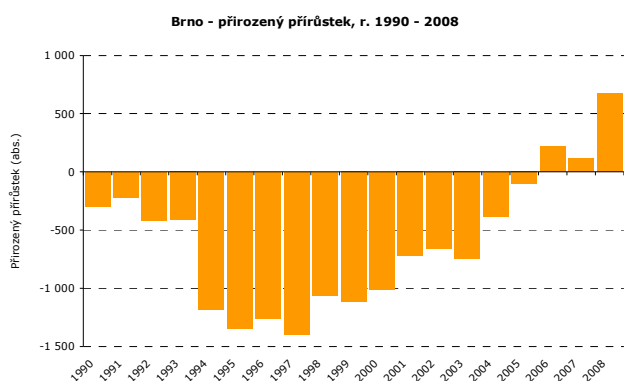
Graf 2



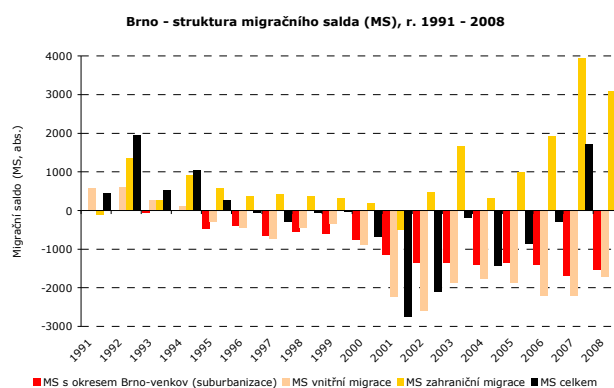
Přirozená měna obyvatelstva je vedle procesu porodnosti (respektive plodnosti) determinována úmrtností. V Brně lze po roce 1990 hovořit o zlepšování úmrtnostních poměrů, neboť zde dochází k poklesu celkové i kojenecké úmrtnosti, což se markantně projevuje prodloužením střední délky života obyvatelstva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

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

Graf 3



Graf 4



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

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

Počet obyvatel (trvalé bydliště, přítomné obyvatelstvo)

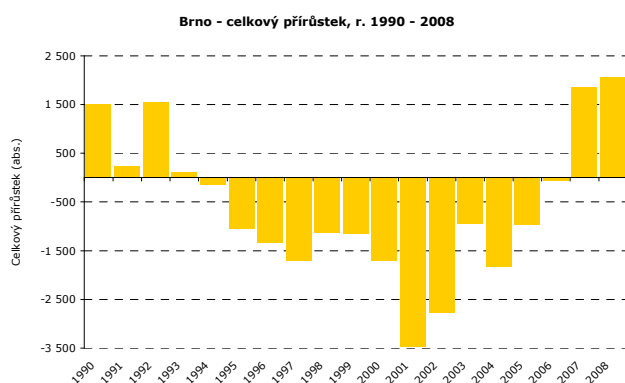
Výsledkem vzájemného působení přirozeného a mechanického pohybu je v Brně vývoj celkového přírůstku / úbytku obyvatelstva (viz graf 5) a s ním logicky spojený vývoj počtu obyvatel s trvalým bydlištěm (viz graf 6). Brno mezi roky 1990 a 2005 ztratilo cca 25 tisíc obyvatel, od té doby se tento propad v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

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

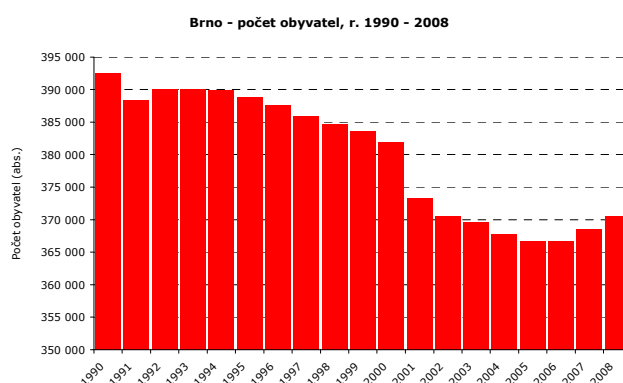
- v současnosti cca 140 až 160 tisíc osob;
- v roce 2020 tato suma dosáhne asi 150 až 170 tisíc osob;
- nejpočetnější skupiny v rámci přítomného obyvatelstva v současnosti i v roce 2020 tvoří dojíždějící do Brna do zaměstnání a do škol a cizinci na trhu práce.

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

Graf 5



Graf 6

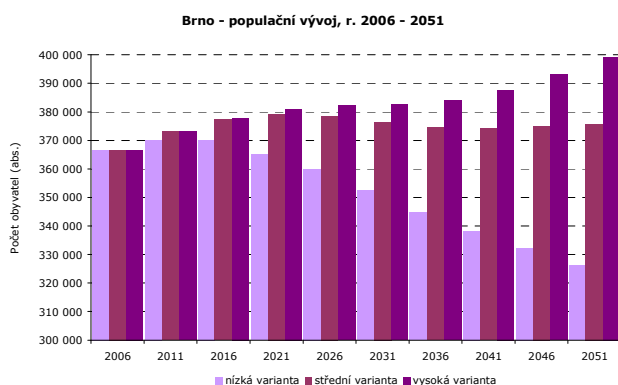


Dopady demografického vývoje (stárnutí obyvatelstva)

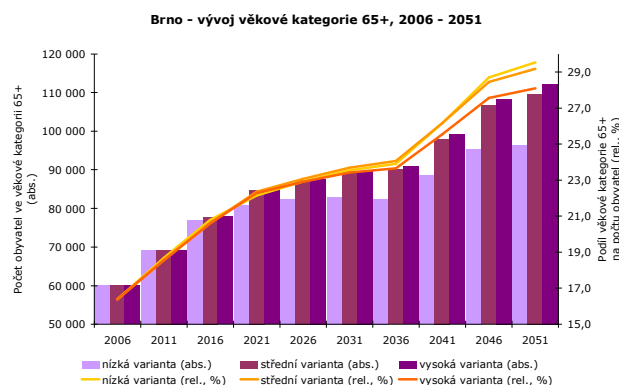
Předpokládaný sociodemografický vývoj města Brna bude ve výhledovém období významně modelován následujícími procesy a vývojovými trendy:

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

Graf 7



Graf 8

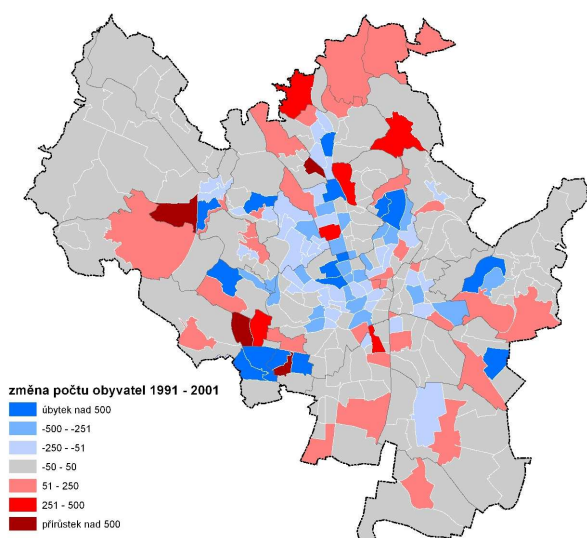


Naznačené trendy mohou v interakci s měnícími se preferencemi práce, spotřeby a bydlení vést k méně či více závažným dopadům do územní funkční struktury města:

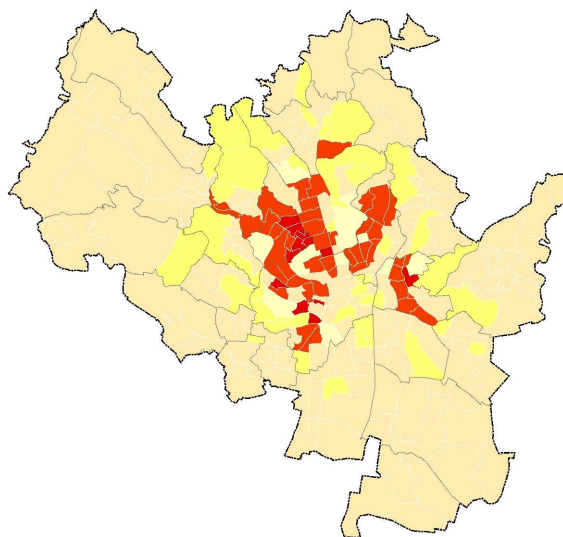
- Přímým důsledkem stárnutí obyvatelstva Brna bude změna nároků na důchodové a ostatní sociální systémy. V souvislosti s tím dojde i k růstu územně zacílené poptávky po specifických typech sociálních služeb určených právě pro starší občany a obdobný vývoj postihne i poptávku po specifických formách bydlení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

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

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



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



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

Závěry pro územní plán

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

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

Koncept územního plánu uvedené požadavky splňuje.

1.1.6.2. Stanovení potenciálu území

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

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

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

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

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

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

2. ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ

2.1. ODŮVODNĚNÍ

2.1.1. SPLNĚNÍ HLAVNÍCH CÍLŮ ROZVOJE ÚZEMÍ

Zastupitelstvo města Brna schválilo na zasedání Z4/024 dne 5. 4. 2005 **Hlavní cíle a základní zásady rozvoje území** pro zpracování zadání nového Územního plánu statutárního města Brna:

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

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

1. **Rozvojové plochy** – územní plán nabídne rozvojové plochy především v dlouhodobých strategických směrech rozvoje města, a to ve všech potřebných funkcích i v kvalitě a v rozsahu schopném konkurovat nabídce rozvojových ploch mimo správní hranice města.
2. **Udržitelná mobilita** – územní plán stabilizuje a navrhne další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území zohledňující i širší vazby a potenciál města v evropském měřítku.
3. **Životní prostředí a kvalita života** – územní plán vytvoří podmínky pro snižování zátěže životního prostředí pocházející z lidské činnosti a podmínky pro kvalitní obytné prostředí města.
4. **Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot včetně vodních toků** – územní plán vymezí nejvhodnější části krajiny jako nezastavitelná území s cílem efektivně využít jejího rekreačního potenciálu.
5. **Revitalizace** – územní plán podpoří revitalizaci zanedbaných území a nevyužitých areálů uvnitř zastavěného území města (tzv. brownfields), uvolňovaných armádních areálů, drážních pozemků, apod.).
6. **Flexibilita nového územního plánu** – územní plán musí být schopen reagovat na potřeby rozvoje jednotlivých funkcí a současně dostatečně ochránit plochy pro veřejnou infrastrukturu.

(Výpis z usnesení ZMB.)

Koncept územního plánu ve všech třech variantách naplňuje uvedené **Hlavní cíle a základní zásady rozvoje území**. Zásady jsou v jednotlivých bodech naplňovány zejména takto:

▪ Rozvojové plochy

Nové rozvojové plochy jsou navrženy tak, aby vytvořily konkurenceschopnou nabídku postavenou proti suburbanizačním trendům, vyplnily volné plochy uvnitř města a přispěly tak k jeho kompaktnosti a umístěním v hlavních směrech rozvoje podpořily prostorové i funkční vyváženosti města. Vedle nových ploch je velký důraz kladen především na plochy přestavby, které tvoří velké vnitřní rezervy pro rozvoj města.

Principy urbanistické koncepce jsou podrobně popsány v kapitole 4. **Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj** a podrobný popis jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití v kapitole 7. **Uspořádání území určeného k zástavbě**.

▪ Udržitelná mobilita

Požadavky na mobilitu obyvatel a návštěvníků města jsou naplňovány sítí dopravní infrastruktury ve všech jejích složkách – doprava silniční, železniční, veřejná hromadná doprava, parkování, doprava cyklistická a pěší. Požadavek udržitelnosti je sledován především v důrazu na rozvoj hromadné dopravy s využitím propojení železniční dopravy se systémem městské hromadné dopravy. Současně je zohledněna pozice města na křižovatce evropských multimodálních koridorů především územní stabilizací projektu Europoint. Základním atributem přístupu k dopravní infrastruktuře je respektování principu územní kontinuity dopravních systémů. Tento princip je ovšem částečně porušen ve Variantě III bez rychlostní komunikace R 43 na území města.

Koncepce dopravní infrastruktury je popsána v kapitole 9. **Dopravní infrastruktura**.

▪ Životní prostředí a kvalita života

Územní plán sám o sobě nezajistí kvalitní životní prostředí ani kvalitu života, ale vytváří pro ně jednak územní předpoklady, jednak systémem podmínek využití území a regulace funkčního a prostorového využití ploch s rozdílným způsobem využití ovlivňuje rozložení funkcí na území města. Koncepce rozvoje území města rozmisťuje jednotlivé plochy s rozdílným způsobem využití tak, aby byly ve vzájemném souladu a nebyly ovlivňovány negativními vlivy ať již z činností na nich prováděných nebo z dopravy.

Významnými prvky územního plánu ovlivňujícími kvalitu životního prostředí jsou prvky dopravní a inženýrské infrastruktury, zejména hospodaření s odpady, odkanalizování území a zásobování teplem.

Péče o životní prostředí a kvalitu života ovlivňuje celý koncept územního plánu, zmiňované hlavní prvky najdeme v kapitole 4. **Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj**, kapitole 6. **Podmínky využití území**, kapitole 9. **Dopravní infrastruktura** a kapitole 10. **Technická infrastruktura**.

▪ Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot včetně vodních toků

Koncept územního plánu definuje jako hlavní cíl všech tří variant **Udržení rovnováhy mezi zastavěným územím a jeho rozvojem na straně jedné a výjimečným přírodním zázemím města a jeho ochranou na straně druhé**. Nejcennější část přírodního zázemí města a plochy přírodního zázemí v zástavbě jsou vymezeny jako území nezastavitelné. Velkou péči věnuje koncept také ochraně a rozvoji vodních toků jako osám přírodního propojení.

Ochrana krajinných a přírodních hodnot jsou věnovány zejména kapitola 4.1.4. **Koncepce uspořádání volného území**, kapitola 8. **Uspořádání volného území** a kapitola 6. **Podmínky využití území**.

▪ Revitalizace

Koncept územního plánu věnuje velkou pozornost přestavbovým územím jako plochám, jejichž revitalizace je v souladu s principy udržitelného rozvoje – přispívá k rozvoji kompaktního města, využívá existující dopravní a technickou infrastrukturu a navrhuje účelnější způsoby využití ploch v rozvíjejícím se městě na kvalitních plochách, které jsou často v centrální oblasti města a v okolí vodních toků.

Přestavbová území jsou nejenom předmětem koncepčního řešení územního plánu, ale jsou pro ně také vytvořeny nové nástroje v podmínkách využití území.

Revitalizací se zabývají zejména kapitola 4. **Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj**, kapitola 5. **Základní členění území**, kapitola 6. **Podmínky využití území** a kapitola 7. **Uspořádání území určeného k zástavbě**.

▪ Flexibilita nového územního plánu

Pro koncept nového územního plánu byla vytvořena nová metodika vymezování ploch, podmínek využití území a prostorové regulace ploch. Cílem nové metodiky bylo najít nástroj, který bude na jedné straně dostatečně pružný a nebude omezovat rozvoj města v detailech, které neodpovídají koncepčnímu charakteru územního plánu a které nedovedeme v čase předjímat, současně ale bude důrazně chránit veřejný zájem.

Nová metodika zavádí v souladu s novým Stavebním zákonem nově definované plochy s rozdílným způsobem využití. Nepracuje s dosud používanými indexy zastavěných a podlažních ploch, nově zavádí specifikaci plošného uspořádání zástavby území a stanovuje specifikaci výškové úrovně zástavby.

Nová metodika je popsána v kapitole 6. **Podmínky využití území**.

2.1.2. INFORMACE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ

Zadání nového územního plánu, schválené Zastupitelstvem města Brna na Z4/033 zasedání dne 11. 4. 2006, ve znění zapracované změny zadání (pro Variantu III – bez R43), schválené ZmB na Z5/007 zasedání dne 26. 6. 2007, rozděluje jednotlivé kapitoly na tři části:

- A. Současný stav
- B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo
- C. Požadavky na řešení

V následujícím textu jsou uvedeny informace o splnění částí C. Požadavky na řešení. Informace o splněných požadavcích jsou uvedeny formou odkazu na příslušnou část dokumentace, podrobně jsou popsány požadavky nesplněné.

5. Význam a funkce města ve struktuře osídlení, požadavky vyplývající z širších vztahů v území

- *Součástí řešení bude vyjádření širších územních vztahů v rozsahu, v němž existují vazby prostorové i funkční mající vliv nebo související s rozvojem města Brna.*

Splněno. Viz kapitola 1. Širší vztahy Textové a tabulkové části a výkres č. O.4. Širší vztahy a O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce.

- *Při řešení územního plánu vycházejte ze současného významu města Brna v evropské a národní struktuře osídlení.*

Splněno. Viz kapitola 1. Širší vztahy Textové a tabulkové části a výkres č. O.4. Širší vztahy a O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce.

- *Využijte šanci výhodné polohy města Brna na křižovatce dvou transevropských multimodálních koridorů.*

Splněno. Viz kapitola 1. Širší vztahy Textové a tabulkové části a výkres č. O.4. Širší vztahy a O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce.

- *Respektujte předpokládanou úlohu Brna v mezinárodní dělbě práce a vytvořte pro ni územní podmínky.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.1.2. Základní principy koncepce rozvoje města Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- V rámci zastavitelných a přestavbových ploch vymezte prestižní rozvojové lokality, které budou vhodnou nabídkou města Brna pro získání dalších celostátních, evropských či jiných nadnárodních institucí, ale i významných investorů.

Splněno. Viz kapitola 4.1.3. Urbanistická koncepce (území určené k zástavbě), 7.1.4. Občanské vybavení, 7.1.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

7.1 Demografický a sociální vývoj

- Územní plán řešte s ohledem na nutnost zastavení celkového úbytku počtu obyvatel města a vytvoření územních podmínek pro jeho nárůst. Za současné demografické situace je růst počtu obyvatel vázán a podmíněn migrací, migračním chováním obyvatel města Brna a imigrací do Brna. Zabránění nežádoucím emigracím z Brna (mladých lidí, obyvatel vysokoškolsky vzdělaných, kvalifikovaných, úspěšných podnikatelů aj.) a získání právě takových imigrantů je pak závislé na míře naplnění následujících zásad, pro které územní plán vytváří územní podmínky:
 - bydlení, rozvojové plochy (dostatečná a různorodá nabídka ploch pro bydlení, dostupné bydlení pro všechny obyvatele města, diferencovaná nabídka bydlení pro jednotlivé vrstvy obyvatel, neexistence fyzicky i sociálně degradovaných území aj.),
 - mobilita (pestrá nabídka dopravních příležitostí umožňující dobrou dopravní dostupnost (do zaměstnání, za vzděláním, kulturou, nákupy, sportem a rekreací, apod.) všem skupinám obyvatel, rozvoj dopravní infrastruktury aj.),
 - životní prostředí, kvalita života (kvalitní obytné prostředí, obyvatelnost města aj.),
 - pracovní příležitosti (fungující široce strukturovaný trh práce reagující na požadavky ekonomické restrukturalizace aj.),
 - atraktivita města, volnočasové aktivity (tradiční přitažlivost města jako metropole jižní Moravy; centrum ekonomických, vědecko-výzkumných a kulturních aktivit, univerzitní město, sídlo celostátních orgánů a institucí; široká nabídka volnočasových aktivit při respektování vzestupu významu volného času a rekreace v životě člověka).

Splněno. Viz kapitola 1.1.6. Vliv předpokládaného demografického vývoje na koncepci rozvoje města, 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Při řešení územního plánu respektujte procesy spojené se změnami vzorců demografického chování obyvatel (pokles porodnosti a plodnosti, rozrůznění forem rodinného života aj.). Prověřte možnosti vytvoření podmínek pro možné zvýšení porodnosti, sňatečnosti, pro uskutečnění těchto v současné době odkládaných demografických událostí (např. vymezením městských pozemků pro startovací byty pro mladé).

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu.

- Respektujte proces stárnutí brněnské populace, zvyšování počtu obyvatel v poproduktivním věku, respektujte zdravotně znevýhodněné občany a další sociální skupiny obyvatel. Vytvořte územní podmínky pro plnohodnotný život této části obyvatel města (např. vymezením vhodných lokalit v plochách bydlení pro domovy důchodců, penziony, specializovaná centra).

Splněno. Viz kapitola 6. Podmínky využití území, 7.1.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Vytvořte územní podmínky pro omezování dualizace sociální struktury obyvatel města, tj. rozdílu mezi situací úspěšnějších a marginalizovaných sociálních skupin (např. vymezením ploch městských pozemků pro sociální bydlení).

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu.

- Navrhněte taková opatření a územní podmínky, které zabrání dalšímu prohlubování sociální segregace města (tj. vytváření územní koncentrace rizikových skupin – nižší příjmové skupiny, méně sociálně přizpůsobiví v určitých lokalitách vnitřního města), stárnutí a relativnímu ekonomickému úpadku vybraných sídlištních celků, lokalizaci elitních enkláv nově vzniklých rezidenčních oblastí (např. vhodné doplnění monofunkčního území o plochy smíšené může vést k ekonomickému povznesení rizikových a upadajících oblastí).

Splněno přiměřeně možnostem územního plánu. Viz kapitola 4.1.3. Urbanistická koncepce (území určené k zástavbě), 7.1.1. Bydlení, 7.1.2. Smíšená území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhněte zásady a územní předpoklady pro využití vysoce nadprůměrné vzdělanostní struktury obyvatel města Brna (např. lokality městských pozemků pro startovací byty pro absolventy VŠ, umístění vědeckých a výzkumných institucí v návaznosti na kampusy, podnikatelské inkubátory apod.).

Splněno. Viz kapitola 7.1.4. Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Prověřte prostorové vymezení oblasti nejužších vazeb města Brna a jeho zázemí. Reagujte na probíhající demografické procesy (data týkající se vývoje celkového počtu obyvatel, ale i vztahy a vazby jednotlivých funkcí) nejen v prostoru omezeném hranicemi města, nýbrž v kontextu brněnské aglomerace, především pak Brna a jeho nejbližšího okolí.

Splněno. Viz kapitola 1.1.4. Kontaktní území města Textové a tabulkové části a výkres č. O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce.

- *Proveďte možnosti územního plánu přispět ke zvýšení imigrační atraktivity města Brna z hlediska nejvýznamnější a sociálně i ekonomicky nejperspektivnější skupiny imigrantů ve věkových kategoriích 20-30 roků, migrujících do Brna z pracovních důvodů.*

Splněno. Viz kapitola 1.1.4.2. Sociodemografická východiska, 1.1.6. Vliv předpokládaného demografického vývoje na koncepci rozvoje města Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte vzestup významu volného času a rekreace v životě člověka, individualizace volnočasových preferencí, splývání významu pojmů volný čas, kultura, sport, nakupování, zábava, vzdělávání.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, 7.1.4. Občanské vybavení, 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Zohledněte zvýšení vnímavosti obyvatel k environmentálním otázkám a kvalitě života.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, 4.1.4. Koncepce uspořádání volného území, 8. Uspořádání volného území Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.1. Hlavní výkres, S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

7.2 Ekonomický vývoj

- *Využijte základní údaje ze zpracovaných dokumentů o budoucím ekonomickém vývoji statutárního města Brna a transformujte je do požadavků na řešení územního plánu.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj Textové a tabulkové části.

- *Určete ekonomické priority základních směrů rozvoje města. Z ekonomického hlediska stanovte potřebnou nabídku rozvojových lokalit, tzn. nových rozvojových ploch a přestavbových ploch (ploch se změnou funkce, ploch se změnou intenzity využívání).*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj Textové a tabulkové části.

- *Vytvořte a použijte systém jednotného územně-ekonomického hodnocení rozvojových celků, navrhnete jejich charakteristiky a pravidla pro jejich porovnávání.*

Splněno. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části.

- *Optimalizujte varianty umístění rozvojových území pomocí navrženého systému jednotného hodnocení ekonomické efektivnosti. Jako podklad pro posouzení vhodnosti rozvoje v jednotlivých rozvojových lokalitách definujte nezbytnou infrastrukturu.*

Splněno. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Posuďte ekonomickou náročnost a proveditelnost záměrů územního plánu a ověřte objem prostředků potřebných pro veřejné investice nezbytné pro územní rozvoj.*

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu. Pouze v kapitole 16. Ekonomická část, postup změn v území je uvedeno posouzení ekonomické náročnosti hlavních rozvojových lokalit.

- *Zohledněte časové hledisko realizace ÚP, tj. etapizaci rozvojových lokalit.*

Splněno. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Rozvojové trendy přímých zahraničních investic v poslední době stále více akcentují četné výhody územní koncentrace příbuzných a navazujících firem (tzv. clustering). Praktickým řešením jsou různé typy podnikatelských parků a rozvojových zón. Za tímto účelem určete potřebnou nabídku rozvojových výrobních ploch v dopravně dostupných lokalitách v rámci města a především v rámci příměstského prostoru.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *V územním plánu vymezte nezbytné plochy pro logistiku tak, aby byly minimalizovány dopady dopravního zatížení spojené s činností těchto provozů.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vymezte ekonomické územní podmínky pro rozvoj malého a středního podnikání (technologické inkubátory, podnikatelské inkubátory se zaměřením na výzkum, hi-tech centra, inovační centra, podnikatelské parky). Vytvořte územní podmínky pro možnost propojení a spolupráce s výzkumem a vysokými školami.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Vyhodnoťte opatření, která by podpořila udržení a flexibilitu vysoce nadprůměrné vzdělanostní struktury pracovní síly ve městě, a jejich územní předpoklady řešte v ÚP.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Koncept deindustrializace velice úzce souvisí s růstem terciárního sektoru. Proces terciace je možno chápat jako nový hnací moment postindustriálních městských ekonomik a jako alternativu vůči dynamickému rozvoji průmyslu. Navrhněte opatření ve sféře ekonomiky, která by tento proces podpořila, a jejich územní předpoklady zapracujte do ÚP.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost, 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Dopady deindustrializace promítněte i do prostorové a funkční struktury města, zejména u revitalizací ploch brownfields; navrhněte optimální podmínky pro jejich budoucí využití s ohledem na zjištěné nebo předpokládané ekologické zátěže.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7.1.5. a 7.2.5. Výroba, 7.1.6. a 7.2.6. Transformační území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *V územním plánu zohledněte možnost rozvoje služeb. Vytvářejte podmínky pro lokalizaci investic do strategických služeb a vývojových center.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *S ohledem na očekávaný podíl průmyslu na ekonomice města navrhněte takové územní ekonomické podmínky, aby byl umožněn rozvoj služeb pro podniky. Provéřte vzorce a zohledněte v územním plánu prostorové chování společností z oblasti služeb pro podniky.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Významnou oblastí služeb je výstavnictví. V rámci Brna jde o fenomén působící jak ve vlastní sféře vlivu, tak i svým multiplikačním efektem na ostatní složky místní ekonomiky (obchod, cestovní ruch, podnikatelské služby). V územním plánu respektujte význam tohoto odvětví a zohledněte možnosti jeho rozvoje a služeb spojených s výstavnictvím.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vyhodnoťte probíhající procesy ve struktuře a prostorovém rozmístění maloobchodní sítě a prověřte možnosti řešení prostorové nevyváženosti maloobchodní sítě.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.4.3. a 7.2.4.3. Nákupní zábavní centra a zvláštní areály Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *S ohledem na značný potenciál města prověřte a navrhněte v územním plánu podmínky pro rozvoj služeb spojených s cestovním ruchem a rekreací (ubytovací služby, turistické atrakce, aktivity pro volný čas).*

Splněno. Viz kapitola 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

9.1.1 Ochrana a obnova krajiny

- *Při řešení konceptu vycházejte ze zpracovaného územně plánovacího podkladu „Rozbor zastavitelnosti krajiny v okrajových částech města Brna“ (Ekologická dílna Brno, 2004).*

Nesplněno. Doporučení ÚPP jsou v rozporu s požadavky zadání. ÚPP stanovuje minimální rozvoj okrajových částí města. Vzhledem k požadavku zadání na "nábidkový územní plán" byla některá doporučení překročena.

- *Vymezte „nezastavitelná území“, stanovte jejich funkční využití a definujte regulativy zajišťující jejich ochranu. Základními kritérii pro vymezení nezastavitelných území musí být: ochrana kvalitní zemědělské půdy, zóny ekologických limitů a rizik, zóna ekologické stability, ochrana krajinného rázu a pohledová exponovanost.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.4. Koncepce uspořádání volného území, 8. Uspořádání volného území Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.1. Hlavní výkres, S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

- *Věnujte pozornost celoměstským kompozičním vztahům a vymezte „chráněné pohledy“ a nezastavitelné pohledově exponované svahy (zelené horizonty). Pohledově exponované svahy přesně prostorově definujte.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, 4.1.4. Koncepce uspořádání volného území Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.1. Hlavní výkres, S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

- Respektujte, chráňte a tam, kde je třeba, obnovte prostupnost krajiny a návaznost zastavěného území města na příměstskou krajinu. Pro tyto účely převezměte vymezení cestní sítě z návrhu společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chřlice, Bosonohy). Vycházejte rovněž z historických pramenů a historického majetku (cestní sítě) původních obcí.

Splněno. Viz kapitola 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, 4.1.4. Koncepce uspořádání volného území, 7.1.3. Veřejná prostranství, 9.1.8. Pěší doprava Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.1. Hlavní výkres, 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Zakreslete významné studánky a prameny a respektujte je při návrhu funkčního využití jejich okolí.

Splněno. Viz kapitola 8.2.5.1. Vodní toky Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Respektujte zájmy ochrany výhradních ložisek nerostů ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon.

Splněno. Viz kapitola 8.1.4. a 8.2.4. Dobývání nerostů Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres.

9.1.2 Ochrana přírody, územní systém ekologické stability (ÚSES)

- Důsledně respektujte vymezení vyhlášených zvláště chráněných území (ZCHÚ) včetně jejich ochranných pásem, registrovaných významných krajinných prvků (VKP) a přírodních parků (Podkomorské lesy, Baba).

Splněno. Viz kapitola 4.1.1.3. Hodnoty města a jejich ochrana Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- V ochranných pásmech ZCHÚ navrhujte krajinnou zeleň.

Splněno částečně. Viz kapitola 8.2.1. Krajinná zeleň Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres, O.10. Ochrana přírody, ÚSES.

Požadavek byl pro ochranná pásma jednotlivých ZCHÚ řešen individuálně dle jejich skutečných možností a dle vhodnosti návrhu krajinné zeleně. V některých případech byla navržena městská zeleň.

- Pro nejcennější zvláště chráněná území, která jsou ohrožována intenzivní návštěvností blízkých obytných ploch, vymezte „přechodové zóny“ pro aktivity narušující vlastní CHÚ (např. parkové plochy pro vycházky, výběhy psů atd.). Konkrétně se jedná o ZCHÚ v oblasti lomu Hády, PR Kamenný vrch, NPP Stránská skála případně další.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. Městská zeleň, 8.2.1. Krajinná zeleň Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres, O.10. Ochrana přírody, ÚSES.

Vymezeny stabilizované i návrhové plochy městské a krajinné zeleně.

- Respektujte Koncepci ochrany přírody KÚ JmK, Územní prognózu JmK, aktualizaci významných krajinných prvků (VKP).

Splněno. Viz kapitola 4.1.1.3. Hodnoty města a jejich ochrana Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Proveďte vhodné funkční využití ploch navazujících na registrované VKP, příznivé z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Respektujte záměr vyhlášení evropsky významných lokalit NATURA 2000.

Splněno s výjimkou. Ve Variantě II je navržena sjezdovka v konfliktu s NATUROU 2000.

Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Respektujte záměr vyhlášení Přírodního parku Vranovské lesy.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

- Respektujte plochy náhradního biotopu pro sysla obecného v oblasti Černovické terasy.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. Městská zeleň, 8.2.1. Krajinná zeleň Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- V konceptu územního plánu respektujte nadregionální a regionální ÚSES vymezený územně-technickým podkladem – Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, 2003). Převezměte vymezení lokálního ÚSES ze schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chřlice, Bosonohy).

Splněno. Viz kapitola 8.1.8. Územní systém ekologické stability Textové a tabulkové části.

- Dořešte problematické úseky lokálního ÚSES (např. Černovická terasa, prvky ÚSES navržené na stavebních plochách místo na plochách zeleně) tak, aby byly vytvořeny prostorové předpoklady pro funkční systém ekologické stability, napojený v co největší míře na plochy zeleně v zastavěném území a navazující na ÚSES okolních území.

Splněno. Viz kapitola 8.1.8. Územní systém ekologické stability Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *ÚSES v zastavěném území města (urbánní ÚSES) řešte jako kostru systému městské zeleně, aniž by případně měla parametry skladebných prvků mimo zastavěné území, ale zajišťuje jeho prostorovou spojitost.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. Městská zeleň, 8.1.8. Územní systém ekologické stability Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

9.1.3 Zemědělský půdní fond (ZPF)

- *Vymezte, s ohledem na kvalitu půd (I., II. třída ochrany) a vhodnost lokality pro zemědělskou výrobu, nezastavitelné plochy zemědělské půdy, určené pro zemědělskou výrobu. Ponechte prostoupení zemědělské krajiny k okrajům města v podobě „zelených klínů“ (především na jihu v oblasti Tuřan, Dvorsk, Chrlíc, Holásek, Přízřenic a Dolních Heršpic a na severu v oblasti Komína a Medlánek).*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

- *Navrhnete, s ohledem na riziko ohrožení půd erozí, nové plochy liniové a rozptýlené zeleně pro jeho snížení. Respektujte plochy zeleně vymezené v plánu společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chrlice, Bosonohy).*

Nesplněno. Jedná se o podrobnost neodpovídající územnímu plánu.

- *Vymezte oblasti (zejména v severozápadních částech města) zvláště vhodné pro alternativní využití zemědělské půdy s cílem podpořit její mimoprodukční funkce (rekreační, vodohospodářskou, půdoochrannou apod.). Navrhnete regulativy umožňující rekreační využití zemědělské krajiny a zároveň zajišťující její ochranu před zastavěním.*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *Věnujte se speciálně regulativům usměrňujícím změnu kultur na ZPF s cílem zajistit ochranu krajiny a jejího typického krajinného rázu před vznikem oplocených ploch zahrádek.*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části.

- *Při řešení návrhu nové zástavby na ZPF respektujte podmínky stanovené v Metodickém pokynu OOLP MŽP ČR ze dne 1. 10. 1992 č. j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF. Variantně prověřte rozvojové lokality, které budou umístěny na plochách ZPF I. a II. třídy ochrany půdy (dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu).*

Splněno. Viz kapitola 19. Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

9.1.4 Lesy (plochy určené pro plnění funkcí lesa – PUPFL)

- *Důsledně chraňte stávající plochy lesů ve smyslu § 14 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, i jako významný krajinný prvek dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a respektujte jejich celistvost.*

Splněno. Viz kapitola 8.2.2. Lesy Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *Prověřte možnosti a míru rekreačního využití lesů a navrhnete regulativy pro umístění rekreační vybavenosti v lesích. Příměstské rekreační lesy musí být vybaveností přizpůsobeny svému účelu. Pro tyto účely respektujte kategorie lesa stanovené zákonem o lesích.*

Nesplněno. Stanovují jiné právní předpisy.

- *Prověřte možnost rozvoje lesa na území města, tzn. zalesnění těch částí zemědělské půdy, kde není efektivní její zemědělské obhospodařování.*

Splněno. Viz kapitola 8.1.2. a 8.2.2. Lesy Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *Při vymezování nových lokalit pro zástavbu prověřte možnost řešení izolačního pásu krajinné zeleně nebo zemědělské půdy s primárními mimoprodukčními funkcemi mezi zástavbou a okrajem lesního porostu, a to přiměřeně v šířce odpovídající ochrannému pásmu lesa (50 m).*

Nesplněno. ÚPmB neřeší pás mezi navrhovanou zástavbou a lesem standardně krajinnou zelení nebo jiným typem plochy s rozdílným způsobem využití jako pás izolační. Dle konkrétní lokality je navrženo nejvhodnější využití území. Pokud jde navrhovaná plocha stavebního charakteru až k lesu, je zástavba omezena v padesátimetrovém pásmu od okraje lesa speciálním právním předpisem.

- *Při využití pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa pro jiné funkce respektujte individuální posouzení přípustné vzdálenosti staveb z hlediska možných dopadů staveb a činností na lesní porosty, které je v působnosti orgánů ochrany lesa.*

Nesplněno. Stanovují jiné právní předpisy.

9.1.5 Revitalizace vodních toků a ploch

- *Respektujte důsledně zachované přírodě blízké úseky vodních toků i s pobřežními zónami.*

Splněno s výjimkou. Ve var.II umístění IKEA v nivě řeky Svitavy. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *Vymezte území pro přírodě blízké způsoby protipovodňové ochrany a revitalizaci vodních toků i jejich pobřežních zón, včetně vymístění těch stávajících funkcí, které jsou v rozporu s výše uvedenými primárními funkcemi. Při řešení vycházejte z podkladu Studie revitalizace údolních niv hlavních brněnských toků, ale i dalších drobných vodních toků (zpracovatel Fontes, 2006).*

Splněno. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres, S.2.1b Koncepce protipovodňové ochrany – schéma.

- *Stanovte vhodné funkční využití území podél vodních toků a jejich údolních niv v souladu s jejich ekologickými, protipovodňovými a rekreačními funkcemi.*

Splněno. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *U stávajících a návrhových ploch stojatých vod vymezte území s prioritní funkcí přírodně rekreační.*

Splněno. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- *Vytvořte územní předpoklady pro veřejný přístup ke všem vodním tokům a plochám a pro souvislý pěší pohyb podél vodních toků.*

Splněno. Viz a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

9.2.1 Hluk

- *Řešte organizaci funkčních ploch ve městě Brně s cílem omezit nadbytečnou dopravu.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj Textové a tabulkové části.

- *Zohledněte stav i předpokládaný vývoj hlukové zátěže na území města Brna při návrhu funkčního využití.*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7. Uspořádání území určeného k zástavbě Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vymezte dopravní trasy zejména mimo zastavěné území, u kterých je žádoucí budovat ochranné protihlukové stavby.*

Nesplněno. Nutnost umístění protihlukových opatření vyplývá z jiných právních předpisů.

- *Respektujte hlukové pásmo letiště Brno-Tuřany.*

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- *Stanovte regulativy (pravidla) pro umísťování relativně hlučných (obtěžujících) provozů v urbanistické struktuře.*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území, 7.1.5. a 7.2.5. Výroba, Textové a tabulkové části.

- *Respektujte výstup dokumentu Hluková mapa z pozemní dopravy pro území statutárního města Brna (2005).*

Splněno. Viz kapitola 4. Město Brno, jeho hodnoty a rozvoj, 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části.

9.2.2 Ochrana ovzduší

- *Zohledněte stav znečištění vnějšího ovzduší i jeho prognózu pro území města Brna při návrhu funkčního využití ploch.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Zohledněte charakter místního klimatu zejména při lokalizaci průmyslových areálů a trasování dopravy.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3. Urbanistická koncepce, 9.1.2. Silniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Ve všech nových rozvojových plochách navrhňte co nejvyšší podíl ploch zeleně jako významný faktor eliminující prašnost a zlepšující kvalitu ovzduší.*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území, Textové a tabulkové části.

- Při zpracování územního plánu respektujte závěry a navržená opatření v dokumentu *Generel ovzduší – Program snižování emisí a imisí statutárního města Brna*, především ve vztahu k řešení systému dopravy a organizaci pozemní dopravy (např. podpora systému „park and ride“, „bike and ride“, výstavbu nových cyklotras, rozvoj integrované dopravy, výstavba hromadných garáží), k řešení ploch pracovních aktivit, ostatních zvláštních ploch; dále preference CZT v imisně exponovaných částech města – historickém jádru, v okolí komunikací s vysokou intenzitou dopravy a v oblastech se sklony k inverzím apod.

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba, 9. Dopravní infrastruktura, 10. Technická infrastruktura Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, 2.2. Souhrnný výkres dopravy, 2.6. Zásobování teplem.

- Při zpracování územního plánu respektujte výstupy dokumentu *Energetická koncepce statutárního města Brna*.

Splněno. Viz kapitola 10. Technická infrastruktura Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.5. Zásobování plynem, 2.6. Zásobování teplem, 2.7. Zásobování elektrickou energií.

9.2.3 Geologie, inženýrská geologie, hydrogeologie

- Při návrhu využití území zohledněte všechny rizikové nebo limitující faktory vyplývající z geologických a hydrogeologických podmínek prostředí (např. složité základové poměry území, zaplavované údolní nivy, území ohrožená sesuvy a svahovými pohyby).

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Do oblastí s ohrožením kvality podzemních vod, zejména terciérní zvodně, neumísťujte rizikové průmyslové a výrobní funkce.

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Respektujte výstupy z *generelu geologie*.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

9.2.4 Staré ekologické zátěže

- V návrhu funkčního využití ploch území města budou všechny kontaminované plochy omezovat možnosti budoucího využití nebo navrhované využití bude podmíněno sanací ekologických zátěží.

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu. Individuální požadavky na sanaci konkrétních ekologických zátěží jsou předmětem řešení podrobnější územně plánovací a projektové dokumentace.

10. Požadavky na ochranu kulturních památek, pam. chrán. území a jejich o.p.

- Respektujte a návrhem podpořte dominantní postavení Městské památkové rezervace Brno, ustanovené vládním nařízením č. 54/1989 Sb., v urbanistické struktuře města a zachovejte všesměrné působení historického panoramatu.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres, O.7. Prostorové uspořádání území.

- Respektujte chráněná území a ochranná pásma vyhlášená na území města ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- V řešení územního plánu respektujte všechny památkově chráněné objekty a soubory s nimi spojené: kulturní památky (včetně archeologických) evidované v Ústředním seznamu kulturních památek ve smyslu § 3 zákona o státní památkové péči, národní kulturní památky na území města Brna, památky UNESCO.

Splněno. Viz kapitola výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Prověřte urbanisticky a architektonicky hodnotné části města bez památkové ochrany a stanovte jejich specifické regulace z hlediska zachování a rozvoje těchto hodnot a pozitivních rysů vytvářejících osobité prostředí (*genius loci*).

Splněno. Viz kapitola 4.1.1. Celková koncepce rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres a S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

11.1 Bydlení

- V plochách bydlení vytvořte nabídku široké škály možností a forem atraktivního bydlení pro všechny cílové skupiny obyvatel rozptýleně po celém území města v souladu s programy strategie rozvoje města a městských částí.

Splněno. Viz kapitola 6.1.2. a 6.2.3. Základní podmínky využití území, 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vyhodnoťte plochy vymezené v ÚPmB pro rozvoj bydlení na základě stanovených kritérií – dostupnosti základního občanského vybavení a logického vztahu k příslušné MČ, napojení na MHD a napojení na technickou infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě).*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Přehodnoťte funkční využití návrhových území pro bydlení, kde měla proběhnout přestavba stávající funkční a urbanistické struktury, a nestalo se tak.*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Zvažte omezení či zrušení nenaplněných návrhových ploch pro bydlení na volných plochách zejména mimo kompaktní zástavbu a nabídněte plochy bydlení v plochách dosud určených pro individuální rekreaci nebo v zemědělských plochách uvnitř města při zachování principu zeleného města.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Stanovte reálnou potřebu nových ploch a na jejich základě definujte plochy pro další rozvoj s rozčleněním ploch na ihned zastavitelné (bezproblémové), plochy stěžejní pro rozvoj města (výběr ploch vyhovující složitějším kritériím včetně určení těchto kritérií) a plochy se vzdálenějším horizontem realizace s uvedením technických předpokladů výstavby a nutných logických etap – územní rezervy (etapizace zastavitelných území a územních rezerv je obecně řešena v kapitole 8).*

Splněno. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území, 7.1.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Zvažte omezení či zrušení nenaplněných návrhových ploch pro rodinnou zástavbu s náročnými podmiňujícími investicemi.*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *V rámci přiměřeného rozvoje jednotlivých městských částí navrhňte plochy pro zástavbu bydlení s minimem omezujících faktorů o únosné rozloze a vhodné parcelaci (tj. mimo záplavová území, ochranná pásma a další náročné podmiňující investice, které jsou bez pomoci města či městských částí pro jednotlivé vlastníky pozemků či investory neřešitelné).*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte kapacitní rozvojové lokality města pro výstavbu bytových domů, které již mají vazbu na rozpočet města (Bystrc „Kamechy“, Černovice „Na Kaménkách“, Medlánský „V Újezdech“).*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte nové lokality pro kapacitní obytnou zástavbu s cílem dosáhnout co největšího ekonomického a společenského efektu soustředěním investic do přípravy a realizace rozhodujících staveb technické infrastruktury v rozvojových směrech města.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Doplňte specifické formy bydlení (domovy s pečovatelskou službou apod.) do struktury jednotlivých městských částí a prověřte možnost jejich zařazení do veřejně prospěšných staveb.*

Splněno částečně. Je umožněno podmínkami využití území typů ploch s rozdílným způsobem využití. Viz kapitola 6.1.2. a 6.2.3. Základní podmínky využití území, 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 7.1.2. a 7.2.2. Smíšená území, 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost, 15.2.2.1 Veřejně prospěšné stavby občanského vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, 3. Veřejně prospěšné stavby, opatření a asanace.

- *Stanovte zásady regenerace a modernizace obytné zástavby. Stanovte zásady pro možné zkapacitnění funkce bydlení ve stávající urbanistické struktuře.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3. a 4.2.3 Urbanistická koncepce 6.2.4 Základní podmínky využití území – specifikace Textové a tabulkové části.

- *Zvažte využití tzv. ploch brownfields pro rekonverzi nebo přestavbu na bydlení, zejména v oblasti posvitavské průmyslové zóny a Cejlu.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 7.1.2. a 7.2.2. Smíšená území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte plochy pro bydlení v oblasti uvolňované přestavbou ŽUB.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 7.1.2. a 7.2.2. Smíšená území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Sídlíště ponechte jako území, kde je funkce bydlení stabilizovaná a ukončená. Vymezte pouze plochy pro chybějící funkce v území (služby, pracovní příležitosti, pobytové plochy pro rekreaci, sport, parkování).*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3. a 4.2.3 Urbanistická koncepce, 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení, 7.1.2. a 7.2.2. Smíšená území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Zohledněte negativní dopady nové výstavby a rozšíření nových (dosud nenaplněných) ploch pro bydlení v suburbánním prstenci na severozápadě města.*

Splněno částečně. Ve Variantě III se nepodařilo vyřešit negativní dopad dopravy na MČ Kníničky, Komín, ve všech variantách nevyřešeno zatížení Obřan. Viz kapitola 4.1.3. a 4.2.3 Urbanistická koncepce, 7.1.1. a 7.2.1. Bydlení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Pro plochy bydlení navrhnete podmínky využití a základní regulace s graficky vyjádřitelnými regulativy odpovídající možnostem jejich napojení na komunikace a inženýrské sítě, geografickým a klimatickým podmínkám a předpokládaným nárokům obyvatel na další funkce – pracovní příležitosti, služby, parkování, zeleň.*

Splněno. Viz kapitola 6.1.2. a 6.2.3. Základní podmínky využití území a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Definujte prostorovou urbanistickou strukturu a promítněte ji do regulativů, které budou použitelné i pro uplatnění důležitých společenských kritérií (veřejné prostory, zachování vnitrobloků pro pobytovou funkci, možnost doplnění chybějících funkcí v území).*

Splněno. Viz kapitola 6.1.2. a 6.2.3. Základní podmínky využití území, 6.2.4 Základní podmínky využití území – specifikace a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Při řešení zohledněte požadavek dopravy v klidu dle ČSN 73 61 10.*

Nesplněno. Požadavek není jednoznačně specifikován. Jedná se zřejmě o podrobnost neodpovídající územnímu plánu. Lze zohledňovat v regulačním plánu.

11.2.1 Pracovní aktivity v oblasti výroby a skladování

- *Posuďte nabídku a reálnost využití rozvojových ploch uvedených v ÚPmB se stanovením časové posloupnosti.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte kapacitní rozvojové lokality města pro rozvoj pracovních příležitostí s vazbou na rozpočet města (Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa /BPZ-ČT/, Dolní Heršpice-Přízřenice, zóna Líšeň).*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhnete rozvoj BPZ-ČT severním směrem na území areálu Leteckého opravárenského závodu s ukončeným provozem.*
- **Splněno.** Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.
- *Respektujte Český technologický park Brno v Králově Poli – pro rozvoj v oblasti hi-tech průmyslu, inovací, výzkumu, strategických služeb.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4. a 7.2.4. Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte rozvojové výrobní plochy ve vazbě na Letiště Brno-Tuřany.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Prověřte rozsah rozvojových průmyslových zón navržených v jihovýchodním sektoru města Územní prognózou Jm kraje včetně jejich požadavků na kapacitu inženýrské a dopravní infrastruktury.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhnete nové plochy pro předpokládaný rozvoj pracovních aktivit ve výrobních odvětvích a ve sféře výrobních služeb i v oblasti výzkumu a inovací (podnikatelské inkubátory).*

Splněno. Viz kapitola 7. Uspořádání území určeného k zástavbě Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Z návrhových ploch prověřte ty, které je možné doporučit pro:*
 - *logistické aktivity,*
 - *výrobní činnosti v oblasti odpadového hospodářství (recyklace odpadů, výroba recyklátů atd.).*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vymezte dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech urbanistických struktur pro výrobní aktivity.*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vyznačte na území dlouhodobých rezerv směr postupného naplňování včetně uvedení podmiňujících investic.*

Nesplněno. Pro území rezerv není stanoveno pořadí postupu změn v území. K naplňování rezerv dojde až po naplnění zastavitelných ploch a ploch přestavby.

11.2.2 Pracovní aktivity v zemědělské výrobě

- *Respektujte na území města zemědělskou, resp. zahradnickou výrobu s vazbou na zemědělskou půdu ve stávajícím rozsahu.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhnete vymístění zbývajících velkých chovů dobytka z území města s cílem zlepšit hygienu městského prostředí.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *V rámci řešení funkčního využití zemědělské půdy vytvořte příznivé podmínky pro rozvoj chovu hospodářských zvířat pro mimoprodukční účely, tj. pro rekreaci a volný čas.*

Splněno. Viz kapitola 8.1.3. a 8.2.3. Zemědělská půda Textové a tabulkové části.

11.3 Doprava

- *Rozlište stávající stabilizované, přestavbové i návrhové trasy, zejména IAD, železnice a kolejové MHD.*

Splněno. Viz kapitola 9. Dopravní infrastruktura Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Do návrhových ploch vyznačte vstupy do území.*

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu.

- *Vymezte polohu a funkci hlavních uzlů propojujících jednotlivé systémy dopravy osob (MHD, HD, IAD – Park & Ride apod.)*

Splněno. Viz kapitola 9. Dopravní infrastruktura Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *S ohledem na postupný rozvoj území v jednotlivých etapách vyhodnoťte etapizaci a ekonomickou náročnost dopravy z neveřejných zdrojů (etapizace zastavitelných území a územních rezerv je obecně řešena v kapitole 8.).*

Splněno. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Graficky rozlište mimoúrovňové křížení dopravních tras.*

Splněno. Viz výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

11.3.1 Železniční doprava

- *Respektujte přestavbu ŽUB dle projednané změny ÚPmB z r. 2005 s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.3. Přestavba železničního uzlu Brno Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhnete nové využití žel. ploch, které po přestavbě ŽUB nebudou pro tento systém využívány.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3. Urbanistická koncepce, 7.1.4. Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Proveďte a přehodnoťte vlečkový systém dle stávajících požadavků i předpokládaného vývoje.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.7. Nákladní doprava a vlečkový systém Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Vyznačte možné situování železničních překladišť včetně návaznosti na logistická centra a preferujte jejich umístění s napojením na železnici.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.8. Ostatní zařízení dráhy Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Dopřesněte a dohodněte s Ministerstvem dopravy ČR reálnou šířku koridoru pro vedení VRT všech směrů (Praha, Břeclav, Ostrava) a navrhnete využití území do doby realizace těchto tras.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.4. Vysokorychlostní tratě Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhnete vazbu železnice k přestupním terminálům, letišti apod. se zohledněním skutečnosti, že železnice je páteřním systémem IDS Jihomoravského kraje.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.6. Regionální doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Navrhnete nové zastávky s ohledem na provázání s MHD a regionálními autobusy, příp. pro obsluhu atraktivních zdrojů (průmyslové zóny, bydlení apod.).

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.6. Regionální doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Respektujte stávající a navrhnete nová terminálová překladiště.

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.7. Nákladní doprava a vlečkový systém, 9.1.4.8. Ostatní zařízení dráhy Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Respektujte záměr modernizace tratě Brno–Přerov.

Splněno. Viz kapitola 9.1.4. Železniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

11.3.2 Veřejná hromadná doprava osob

- Řešte systém kapacitní HD pro hlavní rozvojové směry a další cíle s velkými nároky na dopravní obsluhu (např. průmyslové zóny, BVV, areály vysokých škol, nákupní, zábavní a sportovní centra apod.) s přednostním využitím kolejové dopravy.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Pro všechny ostatní navrhované rozvojové plochy řešte odpovídající hromadnou dopravou (HD).

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Respektujte kapacitní kolejový systém tramvají jako nosný systém MHD ve městě Brně.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Provéřte variantně S-J diametr (tramvajový, kolejový se zapojením železnice) s vazbou na železniční uzel i integrovaný dopravní systém (IDS) s případnými úpravami poloh odlehčovacích tramvajových smyček.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava, 9.1.3. Železniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- V oblasti železničního uzlu Brno zohledněte vedení tras MHD dle projednané změny ÚPmB a dořešte vazby k navazujícímu území.

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.3 Přestavba železničního uzlu Brno, 9.1.2. Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Provéřte umístění přestupních zastávek ve vztahu MHD a IDS, tedy i s nácestnými zastávkami na železnici.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava, 9.1.4.6. Regionální doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Vyhodnoťte a navrhnete plochy pro (sektorové) vozovny DPmB příp. jiných dopravců.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3.6 Sektorové vozovny Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Organizaci HD rozvíjejte komplexně s dopravními systémy města a regionu (IDS) při využití vnější a vnitřní integrace dopravy s vazbami na železniční, autobusovou, automobilovou a na městské dopravní systémy automobilový, cyklistický, pěší.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3: Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Vnitřní integraci řešte s využitím zejména tramvajové dopravy jako nosného systému MHD s max. využitím stávající sítě.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3.4. Pouliční tramvajový systém Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Řešte přestupní terminály pro vnitřní i vnější integraci dopravy v potřebné kvalitě provozu a prostředí ve vazbě na dopravní centra v urbanistické struktuře.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava, 9.1.4.6. Regionální doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- Funkci systému HD ověřte modelem počtu přepravovaných osob ve variantách.

Splněno. Viz kapitola 9.1.3.8. Modely VHD Textové a tabulkové části.

11.3.3 Automobilová doprava

- Respektujte stávající a dlouhodobě k realizaci připravované trasy základního komunikačního systému (trojstupňový systém a doplňte ho ve vazbě na navržený rozvoj města).

Splněno ve Variantě I a II. Nesplněno ve Variantě III. Zadání bez rychlostní komunikace R43 na území města je v rozporu s tímto požadavkem. Viz kapitola 9.1.2.3. Nadřazený komunikační systém Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Řešte trasování nových komunikací základního komunikačního systému variantně s ohledem na okolní stávající i rozvojové plochy, ale i ochranu přírody a krajiny.*

Splněno ve Variantě I a II. Nesplněno ve Variantě III. Zadání bez rychlostní komunikace R43 na území města je v rozporu s tímto požadavkem. Viz kapitola 9.1.2.3. Nadřazený komunikační systém Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhňte systém dopravní obsluhy k návrhovým plochám – viz i bod 11.5.C.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.2.4. komunikační systém nižšího dopravního významu, 7.1.3.2. Veřejná obsluha území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte dopravní řešení vyplývající ze změny ÚPmB pro přestavbu železničního uzlu Brno, proveďte návaznosti do okolního území.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.4.3. Přestavba železničního uzlu Brno, 9.1.3. Veřejná hromadná doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Respektujte a navrhňte regulativy pro ochranu komunikací, které jsou součástí veřejných dopravních ploch (ploch veřejné dopravní obsluhy a ploch pro dopravu).*

Splněno. Viz kapitola 6.1.2. a 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte koridory pro budoucí trasy komunikací propojujících zastavěná území a vymezte je jako územní rezervy s dlouhodobou ochranou.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.2. Silniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Stanovte pravidla umístění servisních zařízení pro osobní i nákladní automobilovou dopravu (čerpací stanice PHM, stanice technické kontroly apod).*

Splněno. Viz kapitola 6. Podmínky využití území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhňte rozmístění ploch pro zařízení nákladní dopravy s vazbami na základní komunikační systém (truckcentra).*

Splněno. Viz kapitola 9.1.9. Doprava v klidu Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhňte a projednejte kategorizaci a zařazení silnic a městských komunikací.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.2. Silniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy

- *Pro nová rozvojová, případně přestavbová území detailněji proveďte páteřní trasy komunikací s respektováním již existujících nebo pořizovaných prověřovacích dokumentací, především:*
 - *komunikační napojení lokality Achteky na ulici Petra Křivky,*
 - *vedení severního obchvatu Brněnských Ivanovic s vazbou na oblast Holásek s napojením na most IKEA a dalších,*
 - *prověření komunikačního propojení Masná–Cejl,*
 - *komunikační propojení Komín–Medlánky–Ivanovice,*
 - *vedení Bratislavského přivaděče a navazujících radiálních komunikací (Hněvkovského, Dorných, Černovické nábřeží, Svitava)."*

Splněno. Viz kapitola 9.1.2.3. Nadřazený komunikační systém, 9.1.2.4. Komunikační systém nižšího dopravního významu Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Funkčnost systému ověřte modelem intenzit automobilové dopravy ve variantách.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.2.5. Modely silniční dopravy.

11.3.4 Doprava v klidu (parkování a odstavování vozidel), vybavenost pro motoristy: čerpací stanice pohonných hmot (ČSPH)

- *Vyhodnoťte kapacitní potřeby parkování pro stávající i výhledové stupně motorizace dle využití území a jeho prostorových možností.*

Nesplněno. Jedná se o podrobnost neodpovídající územnímu plánu.

- *Navrhňte a posuďte možné řešení parkovacích kapacit nejen v centrální zóně města, ale ve všech plochách, kde poptávka po parkování převažuje nabídku, v rozsahu dle vyhlášky č. 137/1998 Sb., ke stavebnímu zákonu.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.9. Doprava v klidu, Textové a tabulkové části.

- *Umístění parkovišť i parkovacích objektů řešte ve všech stavebních plochách (regulativem, příp. lokalizací) se zohledněním reálnosti jejich výstavby, přiměřeně i v rekreačních oblastech.*

Splněno. Viz kapitola 6.1.2. Základní podmínky využití území, kapitola 9.1.9. Doprava v klidu Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Prověřte vhodnost stávajících i navržených parkovišť typu Park & Ride, případně navrhnete nové včetně ploch pro odstavování nákladních vozidel a navrhnete vazbu na systém MHD.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.9. Doprava v klidu Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhnete podíl využití stavebních ploch (nebo regulativ) pro řešení parkování ve všech typech funkčních ploch.*

Nesplněno. Plošné stanovení není v územním plánu účelné, je třeba přihlídnout k účelu využití plochy v podrobnějších dokumentacích.

- *Vyhodnoťte a navrhnete optimální rozmístění ČSPH na území města, popř. prostřednictvím regulativů.*

Splněno. Viz výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

11.3.5 Pěší a cyklistická doprava

- *Navrhnete zásady pro zachování a vytváření prostupnosti všech stavebních území v souvislosti s revitalizací veřejných prostorů, zejména v centru města, městských částí a v jiných atraktivních územích i nestavebních územích (rekreační oblasti, rekreační lesy, zahrádkářské oblasti apod.) pro pohyb pěších i cyklistů.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.8. Pěší doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhnete kontinuální řešení cyklistických tras tak, aby byly reálné a umožnily přístup cyklistů do všech území města.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.7. Cyklistická doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Respektujte současné a navrhnete nové trasy pro cyklistickou dopravu a v území, kde je to možné, navrhnete vytvoření samostatných bezpečných cyklistických stezek.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.7. Cyklistická doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

11.3.6 Letecká doprava

- *Respektujte, případně upravte rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany dle „Výhledové studie letiště Brno-Tuřany 2000“, zpracovatel FA PAROLLI, s. r. o.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.5. Letecká doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Navrhnout pro veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany (Letiště Brno, a. s.) kvalitní a kapacitní připojení na HD.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.3. Veřejná hromadná doprava, kapitola 9.1.4. Železniční doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Pro areál malého létání jižně od tuřanského letiště (aerotaxi, sport. letadla apod.) navrhnete prostorové dopravní a infrastrukturní podmínky pro jeho fungování, další rozvoj včetně zázemí.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.5. Letecká doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Vymezte rozsah podnikatelské zóny určené pro logistickou část letiště.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Stabilizujte veřejné (sportovní) vnitrostátní letiště Medlánky (Aeroklub Medlánky) včetně jeho zázemí.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.5. Letecká doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Stanovte pravidla pro umístění heliportů převážně s ohledem na hluková zatížení okolního území a poptávku po této dopravě v území.*

Nesplněno. S ohledem na hlavní využití plochy lze v odůvodněných případech (např. úrazová nemocnice) umístit jako doplňkové využití dle podmínek plochy s rozdílným způsobem využití. Hluková zátěž území je posuzována na základě jiných právních předpisů.

- *Prověřte rozsah vyhlášených ochranných pásem technických, hlukových, případně iniciujte projednání jejich úprav.*

Splněno. Viz kapitola 9.2.5. Letecká doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

- *Zohledněte potřeby integrovaného záchranného systému na území města Brna (komplexně – kromě vrtulníkového provozu i další součástí).*

Splněno. Viz kapitola 17. Ochrana obyvatel Textové a tabulkové části.

11.3.7 Lodní doprava

- *Pravidelnou veřejnou lodní dopravu na přehradním jezeře je žádoucí respektovat a nadále zachovat. Zastávky hromadné dopravy osob budou řešeny v souvislosti s aktivními centry rekreační oblasti Brněnská přehrada.*

Splněno. Viz kapitola 9.1.6. Vodní doprava Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy.

11.4 Občanské vybavení

- *Rozlišujte jednotlivá zařízení občanské vybavenosti z hlediska umístění:*
 - *zařízení lokální (bezprostřední vazba na bydlení),*
 - *zařízení vyšší, celoměstská (vazba na centra městských částí, centrum města),*
 - *zařízení nadměstská (speciální areály)."*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3.1 Principy funkčního uspořádání, 7.1.4 a 7.2.4 Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, S.1 Krajinná a urbánní a osnova - schéma.

- *Umísťujte jednotlivá zařízení občanské vybavenosti dle pěší dostupnosti nebo prostřednictvím MHD v lokálních centrech, centrech městských částí, ve středu města a v rozvojových osách urbanistické struktury:*
 - *občanskou vybavenost veřejného zájmu lokalizujte ve vazbě na MHD v pěší dostupnosti (úloha města),*
 - *občanskou vybavenost komerčních zájmů – lokalizujte za předpokladu zamezení nadměrnému přetěžování rozhodujících komunikací nově generovanou automobilovou dopravou, komerční zařízení lokalizujte v pěší dostupnosti a ve vazbě na MHD (zájem podnikatelů).*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3.1 Principy funkčního uspořádání, 7.1.4 a 7.2.4 Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Zařízení občanské vybavenosti čleňte na:*
 - *Občanskou vybavenost veřejného zájmu (veřejná vybavenost) – jedná se především o zařízení pro poskytování služeb veřejnosti v oblastech: školství, věda a výzkum, kultura a osvěta, zdravotnictví a sociální péče, veřejná správa a soudnictví, hřbitovy a pohřebnictví. Veřejná vybavenost je základní (obligatorní) infrastrukturou města, je nezbytná pro uspokojení základních potřeb obyvatelstva.*
 - *Sport a tělovýchova – plochy a zařízení pro sport a tělovýchovu, včetně činností k tomu vázaných.*
 - *Občanskou vybavenost komerčního zájmu (komerce) – tímto pojmem se rozumí kategorie občanské vybavenosti na komerčním základě, do které zařazujeme taková zařízení, která svou velikostí a významem plní funkci převážně celoměstského až nadměstského významu, příp. větších obvodových center.*

Splněno. Viz kapitola 4.1.3.1 Principy funkčního uspořádání, 7.1.4 a 7.2.4 Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.4.1 Veřejná vybavenost – Zdravotnictví a sociální péče

- *Respektujte stávající areály zdravotnických zařízení a areály sociální péče včetně jejich případných rozvojových záměrů.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Doplňte objekty sociální péče do struktury města jednotlivých městských částí. Zvláštní pozornost věnujte zařízením pro seniory.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte územní rezervy pro nové areály zdravotnických zařízení (nemocnice) a zařízení sociální péče. V případě zařízení sociální péče reflektujte nové koncepty sociální péče – přechod od velkých areálů k zařízením diferencovaným podle potřeb a požadavků klientů, včetně rozptýlení do obytné zástavby.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres

- *Stanovte pravidla lokalizace zdravotnických a sociálních zařízení ve stavebních plochách (bydlení, smíšených, pracovních příležitostí).*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části.

11.4.1 Veřejná vybavenost – Kultura

- Stabilizujte stávající kulturní zařízení.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Respektujte umístění JKC na základě výsledků architektonicko-urbanistické soutěže na JKC a v souladu s Regulačním plánem Městské památkové rezervace.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Pro nově vznikající kulturní zařízení navrhnete plochy přednostně v centrální oblasti města s cílem posilovat atraktivitu centra města a atraktivitu center městských částí.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Vymezte veřejné prostory, které lze využít pro kulturní účely, a stanovte regulativy.

Nesplněno. Požadavek neodpovídá účelu a podrobnosti územního plánu.

- Navrhnete plochy pro kulturní aktivity, které jsou zdrojem hluku ve večerních hodinách – letní kino, koncerty pod širým nebem apod.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhnete plochy pro umístění zábavních parků – speciálně pro cirkusy a kolotoče.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.4.1 Veřejná vybavenost – Veřejná správa

- Navrhnete územní rezervy pro umístění evropských institucí na území města v souvislosti s výhodnou polohou Brna v euregionu Centropo.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Respektujte centrální instituce umístěné v Brně a navrhnete územní rezervy pro další rozvoj.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhnete lokalizaci institucí s regionální a celoměstskou působností.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.4.1 Veřejná vybavenost – Veřejná pohřebiště a pohřebnictví

- Respektujte stávající pohřebiště včetně jejich stávajících rozvojových ploch a ochranných pásem. Respektujte prostředí hřbitovů z hlediska pietního využití (konfrontační je např. umístění reklamních zařízení). Důsledně respektujte i zrušené hřbitovy, tyto lokality upřednostněte jako zelené plochy. Na plochách zrušených hřbitovů navrhnete vhodné využití bez zásahů do terénu, v tomto smyslu omezte novou zástavbu.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Respektujte lokality vojenských válečných hrobů mimo veřejná pohřebiště např. Ruský vrch, Strážný vrch, park Kadetka.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhnete výhledovou výměru pro rozvoj veřejných pohřebišť minimálně 50 ha s trvalou ochranou 100 let od založení, řešte variantně ve struktuře – sektorové, okružské, místní hřbitovy. V rámci návrhu řešte lokalitu pro výstavbu nového krematoria.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Mimo uvedený výhled variantně proveďte možnost umístění veřejného pohřebiště v MČ Bystrc a v Soběšicích.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Plochy veřejných pohřebišť a jejich umístění navrhnete i s ohledem na řešení krizových situací – více pohřebišť rozmístěných na území města je vhodnější.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Pohřebiště řešte v místech s kvalitním přírodním zázemím a dobrou napojitelností na MHD a základní komunikační systém.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Prostřednictvím regulativů umožněte na plochách veřejných pohřebišť umístění odpovídající vybavenosti.*

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části.

11.4.2 Sport a tělovýchova

- *Vytvořte územní předpoklady pro rozvoj sportu a tělovýchovy ve třech systémových rovinách, a to pro všechny druhy sportu a všechny věkové kategorie:*
 1. *Pohybové aktivity všedního dne tj. prostory a zařízení v obytných celcích a jejich okolí, v obytných souborech a městských čtvrtích, v místech bez dopravní a hlukové zátěže.*
 2. *Organizované sportovní aktivity, tj. základní vybavení sídel spolu se speciálními zařízeními určitých sportovních odvětví (tradiční školní a spolková sportoviště) v síti odpovídající členění města na městské části, respektive ve vazbě na jejich přirozená sdružování.*
 3. *Vrcholový sport s vysokou diváckou atraktivitou – velkoplošné sportovní areály s celoměstskou a regionální působností odpovídající ambicím města Brna stát se nositelem celostátních a mezinárodních sportovních akcí.*

Splněno Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Respektujte stávající sportovní areály.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte rovnoměrné zastoupení funkce na území města s důrazem na doplnění v těch MČ, ve kterých dnes chybí (především v jižní a jihovýchodní části města).*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte územní rezervy pro sportovní areál celostátního významu (Brno — Olympijské město), odpovídající ambicím města organizovat mezinárodní sportovní a tělovýchovné akce.*

Splněno Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Proveďte a navrhňte vhodné lokality definované Rekreační zónou Svratecké údolí pro sport, tělovýchovu a pohybové aktivity všedního dne, mimo umístění sjezdové tratě ve Wilsonově lese.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vymezte vhodné lokality pro sport a rekreaci v posvitavské zóně se snahou využít některá brownfields a ve vazbě na dosud chybějící systémy zeleně.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Stabilizujte stávající sportovní zařízení v rekreačních oblastech Brněnská přehrada, Holedná, Ponávka a navrhňte v těchto oblastech možný rozvoj.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Navrhňte sportovní a tělovýchovné aktivity v nově definovaných rekreačních oblastech na území města.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.4. a 7.2.4.4 Sport Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.4.3 Komerce

- *Vytvořte nabídku široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města s důrazem na doplnění v těch MČ, ve kterých dnes chybí.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Nová kapacitní obchodní (event. jiná) zařízení s velkým množstvím návštěvníků lokalizujte v bezprostřední vazbě na dopravní uzly, především na kapacitní hromadnou dopravu.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost, 7.1.4.3. a 7.1.5.3. Nákupní a zábavní centra a zvláštní areály Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Vytvořte podmínky pro umístění administrativy a služeb v rozvojových plochách mimo centrum města s dobrými vazbami na infrastrukturu.*

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Cíleně směřujte významná administrativní centra a služby do transformačních ploch (brownfields – průmyslové areály, armádní areály, plochy uvolněné přestavbou ŽUB).

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.2. a 7.2.4.2. Komerční vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.5 Veřejná obsluha území

- V návaznosti na rozvoj města a městských částí navrhnete odpovídající strukturu veřejné obsluhy území – systém veřejných prostranství.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3. a 7.2.3. Veřejná prostranství Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.8. Veřejná prostranství.

- Stanovte regulace využití funkce veřejné obsluhy území – veřejných prostranství pro vyváženou koexistenci dopravy, inženýrských sítí a zeleně, která je jednou z hlavních podmínek její obyvatelnosti. Dle těchto požadavků stanovte nezbytné šířky ulic pro jednotlivé charakteristické struktury zástavby i rozsah nových náměstí a dalších veřejných prostranství.

Splněno částečně. Nesplněno v části stanovení nezbytných šířek ulic. Jedná se o podrobnost neodpovídající územnímu plánu. Vyplývá z jiných právních předpisů. Lze zohledňovat v regulačním plánu. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území, 7.1.3. a 7.2.3. Veřejná prostranství Textové a tabulkové části.

- Regulačními opatřeními a především návrhem ploch pro parkovací objekty a podzemní garáže omezte parkování na veřejných prostranstvích a tím vytvořte podmínky pro jejich obytné funkce – volný pohyb pěších a cyklistů, posezení, hry dětí apod.

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území, 9.1.6. Doprava v klidu Textové a tabulkové části a výkres č. 2.2 Souhrnný výkres dopravy.

- V zastavitelném území neřešte dopravní obsluhu slepými komunikacemi, respektujte zásadu propustnosti (prostupnosti) zastavitelného území. Slepé veřejné komunikace jsou přípustné pouze ve stabilizovaném území při zahuštění stávající zástavby, nebo v případě složitých terénních podmínek, a to jen výjimečně.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3. a 7.2.3. Veřejná prostranství Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhnete obnovení veřejných komunikací v neprostupných územích města.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3. a 7.2.3. Veřejná prostranství Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.6.1 Zeleň jako součást všech funkčních ploch

- Prověřte možnost stanovení nezbytného podílu zeleně v jednotlivých funkcích dle jejich charakteristických struktur.

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území.

- Prověřte možnost stanovení nezastavitelných částí ploch jednotlivých funkcí z hlediska zachování zelených horizontů a dalších exponovaných lokalit významných v krajinném obraze města.

Splněno. Viz kapitola 4.2. Urbanistická koncepce (území určené k zástavbě), 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Řešte – prostřednictvím obecných regulativů – využití vnitrobloků a veřejných prostranství s cílem respektovat určitý podíl zeleně ve vazbě na další doplňkové funkce.

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území.

11.6.2 Městská zeleň

- Respektujte stávající parky a parkově upravené plochy.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. a 7.2.3.3. Městská zeleň Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Nové parkově upravené plochy o výměře min. 0,5 ha navrhnete především v centrálních polohách stávajících i navrhovaných urbanistických struktur se snahou využít vhodné pozemky ve vlastnictví města včetně vybraných zahrádek a vhodných prostorů tzv. „brownfields“.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. a 7.2.3.3. Městská zeleň Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhnete další městské rekreační parky a přírodní parky s cílem odstranit současný deficit, lokalizujte je v údolních nivách a případně na dosud nezastavěných a nezastavitelných terénních hranách – pohledových zelených horizontech a specifikujte jejich rekreační vybavenost, přičemž zohledněte dokument Rekreační zóna Svratecké údolí.

Splněno. Viz kapitola 7.1.3.3. Městská zeleň, 8.1.6. Rekreační Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhněte zábavní městský park, event. další programově specializované parky.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4. Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.6.4 Rekreační oblasti

- Prověřte vymezení stávajících rekreačních oblastí.

Splněno. Viz kapitola 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části.

- Zvažte vhodnost vymezení rekreační oblasti Mariánské údolí.

Splněno. Viz kapitola 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres – var. I.

- Navrhněte vymezení dalších přírodně rekreačních oblastí zejména v jižním a jihovýchodním sektoru města – mezi Holáskami a Chrlícemi, na Černovické terase, v blízkosti Černovického hájku a další. Jako rekreační oblast zapracujte i Svratecké údolí dle dokumentu Rekreační zóna Svratecké údolí (viz kapitola 11.4.2).

Splněno. Viz kapitola 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Navrhněte ve vztahu k zachování přírodních a krajinných hodnot území únosnou míru rekreačního využití stávajících i navrhovaných rekreačních oblastí – rozsah a umístění rekreační a sportovní vybavenosti, obslužných doplňkových infrastrukturních zařízení, způsob napojení na MHD, IAD, pěší a cyklistické stezky.

Splněno. Viz kapitola 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Určete hlavní centra vybavenosti všech rekreačních oblastí.

Splněno. Viz kapitola 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Navrhněte regulativy určující vztah intenzity rekreace k ochraně přírody a krajiny.

Nesplněno. Územním plánem nelze přímo stanovit (řešení územního plánu obecně respektuje limity využití území).

11.6.5 Zahrádkářské lokality

- Prověřte všechny stávající zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití – zachování stávající funkce nebo změna na jinou funkci.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhněte, které lokality zahrádek či jejich části je vhodné postupně přeměnit na plochy veřejné zeleně, a to především tam, kde je nedostatek veřejné zeleně v přijatelné docházkové vzdálenosti a kde tyto lokality tvoří bariéru v území.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- V plochách zahrádek určených ke stabilizaci obnovte či navrhněte průchodnost území vymezením veřejných cest procházejících lokalitou.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Zvažte možnosti zachování či rozvoje zahrádek jako součástí městských přírodních parků.

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Navrhněte regulativy posilující rekreační funkci zahrádkářských lokalit pro veřejnost.

Splněno. Viz kapitola 6.2.3. Základní podmínky využití území Textové a tabulkové části.

- Prověřte možnost vzniku nových zahrádkářských lokalit, zejména na plochách ZPF, které nelze jinak efektivně obhospodařovat.

Splněno. Viz kapitola 8.2.7. Zahrádky Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.6.6 Chatové lokality

- Prověřte stávající chatové lokality a navrhněte jejich vhodné funkční využití.

Splněno. Viz kapitola 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Stanovte regulativy pro jednotlivé chatové lokality dle charakteru území příslušných rekreačních oblastí a s ohledem na hlavní poslání rekreačních oblastí, tj. zajistit podmínky pro veřejnou rekreaci obyvatel města.

Splněno. Viz kapitola 6. Podmínky využití území, 8.1.6. a 8.2.6. Rekreace Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Nenavrhujte nové chatové lokality.*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

11.7 Inženýrské sítě

- *Zdůvodněte navrženou koncepci, výběr variant a návrh jejich hodnocení.*

Splněno. Viz kapitola 10.1. Technická infrastruktura - odůvodnění Textové a tabulkové části.

- *Zpracujte údaje charakterizující návrh tak, aby byl návrh řešení průkazný.*

Splněno. Viz kapitola 10.1. Technická infrastruktura - odůvodnění Textové a tabulkové části a výkresy č. 2.3. Zásobování vodou, 2.4. Odkanalizování, 2.5. Zásobování plynem, 2.6. Zásobování teplem, 2.7. Zásobování elektrickou energií, 2.8. Sítě elektronických komunikací a 2.9. Kolektory.

- *U návrhových ploch specifikujte podmiňující investice do inženýrských sítí.*

Splněno částečně. Řešeno pouze v rámci ekonomicky hodnocených lokalit. Pro jednotlivé návrhové plochy se jedná o podrobnost neodpovídající územnímu plánu. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Vymezte plochy pro technickou vybavenost a umístění optimalizujte tak, aby nerušily základní funkce v území a nepůsobily rušivě v krajině.*

Splněno. Viz výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- *Návrh řešení průběžně projednejte s dotčenými subjekty a správci inženýrských sítí.*

Splněno.

11.7.1 Zásobování vodou

- *Zohledněte kritéria ekonomické náročnosti požadovaných investic, maximálního využití již vložených finančních prostředků a optimálního územního řešení.*

Splněno.

- *Specifikujte podmiňující investice pro každou návrhovou plochu pro možnost územního projednání.*

Splněno částečně. Řešeno pouze v rámci ekonomicky hodnocených lokalit. Pro jednotlivé návrhové plochy se jedná o podrobnost neodpovídající územnímu plánu. Viz kapitola 16. Ekonomická část, postup změn v území Textové a tabulkové části a výkres č. O.13. Ekonomicky hodnocené lokality.

- *Při návrhu zohledněte požadavek minimalizace doby zdržení vody v potrubí (optimalizace návrhu profilů, zaokružování vodovodního systému).*

Splněno. Viz kapitola 10.1.1. a 10.2.1. TI – zásobování vodou Textové a tabulkové části.

- *Řešte s využitím všech podkladů, dílčích studií zásobování města vodou a posouzení tlakových pásem poskytnutých a doporučených objednatelem.*

Splněno.

- *Spolupracujte se zpracovatelem aktualizace Generelu vodovodní sítě města Brna pořizovaného v rámci Generelu odvodnění*

Splněno.

- *Základní zásady rozvoje vodovodní sítě specifikované v průzkumech a rozborech pro nový územní plán (kap. 5.2.4.5) respektujte a v územním plánu zohledněte. Jedná se zejména o investiční akce, které tvoří kontinuálně realizovanou koncepci:*

- *výstavba vodojemu Medlánský,*
- *přivodní řad Medlánský-Palackého vrch,*
- *redukce tlaku pod vodojemem Preslova,*
- *redukce tlaku pod vodojemem Kraví hora,*
- *propojení vodojemů Holé hory 1 a 2 na tlakové pásmo 3.0,*
- *rozšíření tlakového pásma 1.1,*
- *propojení vodojemů Bystřice na Vířský oblastní vodovod,*

- rozšíření vodojemu Lesná I,
- rozšíření vodojemu VUT.

Splněno. Viz kapitola 10.1.1. a 10.2.1. TI – zásobování vodou Textové a tabulkové části a výkres č. 2.3. Zásobování vodou.

11.7.2 Odkanalizování

- Při návrhu nových rozvojových ploch, dostavbách a rekonverzích zohledněte kapacitní možnosti stokové sítě, územní náročnost řešení odkanalizování, ekonomické hledisko a hlediska ekologická (ovlivnění čistoty vodních toků, přirozený hydrologický režim).

Splněno.

- Uveďte do souladu nutnost umisťování retenčních dešťových nádrží v blízkosti vodních toků s dalšími funkcemi vodních toků, které je nutno respektovat (ÚSES, protipovodňová ochrana, rekreační funkce vodních toků, cyklostezky).

Splněno.

- Při návrhu nových ploch a při přestavbách území stanovte limity odtokového množství, případně odtokový koeficient z daného území s ohledem na stávající možnosti kanalizační sítě a případné investice do vyvolaných rekonstrukcí řešte s ohledem na současný požadovaný trend hospodaření s dešťovou vodou.

Splněno. Viz kapitola 10.1.2 a 10.2.2. TI – odkanalizování Textové a tabulkové části.

- Uveďte, jakým způsobem bude zajištěno nezhoršení odtokových poměrů v návrhové lokalitě, a vymezte prostory pro realizaci nezbytných technických opatření k dosažení tohoto cíle.

Splněno přiměřeně podrobnosti územního plánu. Viz kapitola 10.1.2 a 10.2.2. TI – odkanalizování Textové a tabulkové části a výkres č. 2.4. Odkanalizování.

- Podle místních podmínek řešte problematiku extravilánových vod.

Splněno částečně. Stanovuje Generel odvodnění města Brna. Odkaz ve výrokové části kapitola 10.2.2. TI – odkanalizování Textové a tabulkové části.

- Odkanalizování řešte ve vazbě na zásobování vodou, na čistotu vodních toků, na řešení hospodaření s vodou ve městě, na protipovodňovou ochranu.

Splněno.

- Při zpracování odkanalizování průběžně spolupracujte se zpracovatelem Generelu odvodnění a aplikujte výstupy z tohoto generelu do konceptu a návrhu územního plánu.

Splněno.

11.7.3 Zásobování plynem

- Navrhněte koncepci rozvoje systému zásobování plynem v koordinaci se systémem zásobování teplem.

Splněno. Viz kapitola 10.1.3. a 10.2.3. TI – zásobování plynem Textové a tabulkové části.

- Řešte napojení městské struktury na systém zásobení plynem.

Splněno. Viz kapitola 10.1.3. a 10.2.3. TI – zásobování plynem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.5. Zásobování plynem.

- Řešte koncepci plynovodních sítí stávajících a navrhovaných s přihlédnutím k aktualizovaným bilancím potřeb plynu.

Splněno. Viz kapitola 10.1.3. a 10.2.3. TI – zásobování plynem Textové a tabulkové části.

- Navrhněte hlavní trasy plynovodů a propojení tras plynovodů s ohledem na optimální uspořádání systému.

Splněno. Viz kapitola 10.1.3. a 10.2.3. TI – zásobování plynem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.5. Zásobování plynem.

- Zohledněte volné kapacity v síti podporující další rozvoj zástavby v území.

Splněno.

- Pro varianty konceptu prověřte:
 - možnosti vedení systému pro obsluhu navržených variant územního rozvoje,
 - uspořádání systému, jeho kapacity a ochranná pásma,
 - definujte bilance potřeb plynu.

Splněno. Viz kapitola 10.1.3. a 10.2.3. TI – zásobování plynem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.5. Zásobování plynem.

11.7.4 Zásobování teplem

- Navrhnete koncepci rozvoje systému zásobování teplem v koordinaci se systémem zásobování plynem.

Splněno.

- Řešte napojení městské struktury na soustavu CZT.

Splněno. Viz kapitola 10.1.4. a 10.2.4. TI – zásobování teplem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.6. Zásobování teplem.

- Řešte koncepci tepelných sítí navrhovaných ve vazbě na stávající.

Splněno.

- Zohledněte volné kapacity v síti podporující další rozvoj zástavby v území.

Splněno.

- Navrhnete rekonstrukce stávajících a výstavbu nových zdrojů tepla s přihlédnutím na aktualizované bilance potřeb tepla.
- **Splněno.** Viz kapitola 10.1.4. a 10.2.4. TI – zásobování teplem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.6. Zásobování teplem.
- Navrhnete hlavní trasy tepelných sítí, propojení tras tepelných sítí s ohledem na optimální uspořádání systému.
- **Splněno.** Viz kapitola 10.1.4. a 10.2.4. TI – zásobování teplem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.6. Zásobování teplem.
- Při návrhu rozvoje systému zohledněte i požadavky na řešení uvedené v kap. 9.2.2. Ochrana ovzduší.

Splněno.

- Vymezte koridory pro tepelné napaječe.

Splněno. Viz kapitola 10.1.4. a 10.2.4. TI – zásobování teplem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.6. Zásobování teplem.

- Pro varianty konceptu proveďte:
 - možnosti rozvoje systému pro obsluhu navržených variant územního rozvoje,
 - uspořádání systému, jeho kapacity a ochranná pásma,
 - bilance zdrojů a potřeb tepla.

Splněno. Viz kapitola 10.1.4. a 10.2.4. TI – zásobování teplem Textové a tabulkové části a výkres č. 2.6. Zásobování teplem.

11.7.5 Zásobování elektrickou energií

- Vymezte plochy technické vybavenosti pro elektroenergetická zařízení s významem zásobování elektrickou energií velké části území a znázorněte umístění zásadních objektů technické vybavenosti ploch. Jedná se o distribuční a odběratelské transformovny 110/22 kV (včetně rozvodů k nim příslušných) a významné rozvodny 22 kV.

Splněno částečně. Ve výkrese č. 2.7. Zásobování elektrickou energií vyznačeno značkou.

- Zohledněte možnost posílení transformačního výkonu 110/22 kV v lokalitách s vysokými nároky na požadovaný nárůst spotřeby elektrické energie včetně možnosti rozšíření stávající sítě.

Splněno.

- V centrálních částech území řešte rozvody 110 kV jako podzemní s využitím kolektorové sítě.

Splněno. Viz kapitola 10.1.5. a 10.2.5. TI – zásobování elektrickou energií Textové a tabulkové části a výkres č. 2.7. Zásobování elektrickou energií.

- Pro návrhové plochy po posouzení kapacitních možností stávající sítě navrhnete doplnění a rozšíření.

Splněno. Viz výkres č. 2.7. Zásobování elektrickou energií.

- Vyznačte trasy všech vedení VVN napěťových hladin 110, 220, 400 kV, distribuční a odběratelské transformovny 110/22 kV včetně rozvodů, významné (vstupní) rozvodny 22 kV, trasy vedení 22 kV.

Splněno. Viz výkres č. 2.7. Zásobování elektrickou energií.

- Vymezte ochranná pásma vedení VVN napěťových hladin 110, 220, 400 kV.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Respektujte plánované investiční akce týkající se úprav, rozšíření a rekonstrukce distribuční sítě 110 kV a 22 kV včetně transformace 110/22 kV dle E.ON ČR, a. s.

Splněno.

11.7.6 Telekomunikace

- Vymezte plochy technické infrastruktury pro telekomunikační zařízení s významem zajištění telekomunikačních služeb na rozsáhlé části území. Jedná se o telekomunikační ústředny, plochy radiokomunikačních vysílačů.

Splněno částečně. Ve výkrese č. 2.8. Sítě elektronických komunikací - schéma vyznačeno značkou.

- Při návrhu rozvojových ploch zohledněte možnost rozvoje stávající telekomunikační sítě a telekomunikačních služeb.

Splněno.

- Reagujte na technický vývoj a otevření trhu v poskytování služeb telekomunikací.

Splněno.

- Vyznačte hlavní trasy podzemního vedení páteřní přenosové a přístupové sítě telekomunikačních operátorů (optické a metalické kabely), významné spojovací uzly telekomunikační sítě, trasy radioreléových spojů včetně jejich ochranných pásem a jejich koncové body.

Splněno částečně. OP nejsou v příslušném měřítku zobrazitelná. Viz výkres č. 2.8. Sítě elektronických komunikací - schéma.

- Zohledněte aktualizaci skutečného stavu telekomunikačních sítí.

Splněno. Viz výkres č. 2.8. Sítě elektronických komunikací - schéma.

11.7.7 Kolektory

- Vyhodnoťte ve vztahu k předpokládanému rozvoji území návrh tras primárních a sekundárních kolektorů.

Splněno. Viz kapitola 10.1.7. a 10.2.7. TI – kolektory, koordinace sítí technického vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.9. Kolektory.

- Posuďte i ekonomické a provozní hledisko využívání stávajících kolektorů a na základě vyhodnocení těchto poznatků případně navrhnete další rozšíření kolektorové sítě.

Splněno. Viz kapitola 10.1.7. a 10.2.7. TI – kolektory, koordinace sítí technického vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2.9. Kolektory.

11.8. Nakládání s odpady

- Respektujte doporučení Generelu odpadového hospodářství města Brna – studie systému sběru a svozu využitelných složek odpadů o zrušení nebo přemístění nevyhovujících sběrných středisek odpadů (SSO) a vymezte vhodné lokality pro vznik nových SSO. Respektujte požadavky na umístění sběrných středisek: pozemky ve vlastnictví města, napojení na inženýrské sítě, plocha min. 400 m², příjezdová komunikace.

Splněno.

- Dle Generelu odpadového hospodářství města Brna územně stabilizujte vyhovující sběrná střediska odpadů.

Splněno. Viz kapitola 10.1.8. a 10.2.8. TI – nakládání s odpady Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Vymezte plochy pro kompostovací kapacity i v jiných částech města (např. sever, západ) než na území bývalé skládky komunálních odpadů Brno-Černovice. Požadavek vychází z Plánu odpadového hospodářství JmK, kde jedním z cílů je snižování maximálního množství biologicky rozložitelných komunálních odpadů ukládaných na skládky.

Nesplněno. Kompostárna bude pouze na černovické terase, kompostovatelný bioodpad bude řešen buď ve sběrných dvorech nebo separovaným svozem.

- Vymezte plochy pro recyklační deponie stavebního a demoličního odpadu i v jiných částech města, než jsou stávající. Lokalita musí splňovat požadavky na dopravní dostupnost a dostatečnou vzdálenost od zástavby, aby neobtěžovala svým provozem (prašnost, hluk).

Nesplněno. Bylo vymezeno v rámci hlavních sběrných dvorů.

- Prověřte možnost řešení problematiky stavebních odpadů pomocí sítě sběrných ploch a následné recyklace pomocí mobilních linek.

Splněno. Viz kapitola 7.1.5. a 7.2.5. Výroba Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres.

- Řešte umístění vodo hospodářsky zabezpečených ploch při významných dálničních tazích pro umístění havarovaných vozidel (zejména s nebezpečnými látkami).

Nesplněno. Požadavek na řešení není v souladu se sanací ekologicky závažných havárií. Havarovaná vozidla se sanují a odvázejí k opravě či likvidaci bez mezisklady.

- Vymezte dekontaminační plochy pro případ sanace starých ekologických zátěží na území města, které představují objem cca 650 000 m³ nebezpečného odpadu.

Nesplněno. Dekontaminaci provádějí specializované firmy, které je možno umístit v rámci ploch pro výrobu a skladování.

- Řešte potřebu umístění 1,2 mil. m³ sedimentů (bez nebezpečných vlastností, použitelné pro rekultivace, míchání s kaly a použití do půdy) z Brněnské přehrady.

Nesplněno. Požadavek neodpovídá současné úrovni řešení problematiky – v současné době se zpracovává studie proveditelnosti vyčištění přehrady – nepočítá se s odvozem bahna mimo přehradu.

- Vymezte rozvojové plochy pro budoucí recyklační provozy (vznikající v návaznosti na vývoj legislativy, stanovené Plánem odpadového hospodářství Jihomoravského kraje, Plánem odpadového hospodářství města Brna apod.), např. recyklace slévarenských odpadů, autovraků, elektroniky atd.

Nesplněno. Požadavek neodpovídá současné úrovni řešení problematiky, recyklace spadá do ploch výroby a skladování. Větší recyklační provoz je uvažován pouze na černovické terase při D1.

12.1 Požadavky obrany státu

- Respektujte armádní areály a lokality v zájmu Ministerstva obrany ČR.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4. a 7.2.4. Občanské vybavení Textové a tabulkové části a výkres č. 2. 1. Hlavní výkres.

- Respektujte stabilizovaná zařízení Univerzity obrany a vytvořte podmínky pro její další rozvoj.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části a výkres č. 2. 1. Hlavní výkres.

- Další požadavky na armádní zařízení na území města Brna řešte s VUSS.

Splněno. Viz kapitola 7.1.4.1. a 7.2.4.1. Veřejná vybavenost Textové a tabulkové části.

12.3 Ochrana ložisek nerostných surovin a jejich těžby

- Respektujte výsledky geologických prací, a to především aktuální údaje o ložiskách a prognózních zdrojích, zdrojích podzemních vod, inženýrskogeologických poměrech území, rizikových geofaktorech (sesuvy, radon apod.).

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Vyznačte chráněná ložisková území (§ 17 horního zákona) jako limity využití území.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Vyznačte hranice stanovených dobývacích prostorů (§ 26 horního zákona) jako limity využití území.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres.

- Vymezte a respektujte poddolovaná území.

Splněno. Viz výkres č. O.1. Koordinační výkres, 2.1. Hlavní výkres.

- Prověřte možnost výtěžby ložisek nerostných surovin s ohledem na funkční využití. (Přehled výhradních ložisek nerostů, poddolovaných území a sesuvů bude předán zpracovateli ÚPmB).

Splněno. Viz kapitola 8.2.4. Dobývání nerostů Textové a tabulkové části.

12.4 Protipovodňová ochrana

- Protipovodňovou ochranu řešte v konceptu ÚP variantně:

- 1. varianta bude respektovat záplavová území v lužní krajině jižně od centra města, která budou vymezena jako volné nezastavěné plochy pro případný rozliv; návrhové stavební plochy dle současného ÚPmB budou zrušeny; nové rozvojové plochy lze pak umístit pouze mimo záplavová území. Již zastavěné plochy v aktivních zónách záplavového území budou chráněny, pokud to bude technicky možné.

- 2. varianta rozvoje bude řešit důslednou protipovodňovou ochranu území ležícího mimo vymezenou poříční zónu pro intenzivní stavební rozvoj na jihu města; varianty řešte dle podkladů Studie revitalizace údolních niv hlavních brněnských toků, ale i dalších drobných vodních toků a podle Studie Povodí Moravy, s. p., 2002, příp. Studie protipovodňových opatření na území Jihomoravského kraje, 2006. Ohrázování či zkapacitnění koryta Svatky i Svitavy bude řešeno s respektováním přírodě blízkých zón a s vymezením území pro revitalizace a přírodě blízké způsoby řešení protipovodňové ochrany.

(Pro klasifikaci aktivní zóny záplavového území bude využita metodika Povodí Moravy, s. p., Brno nebo případně jiná metodika, bude-li v průběhu zpracování nového územního plánu schválena.)

Splněno. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, S.2.1b. Koncepce protipovodňové ochrany – schéma.

- Při návrhu protipovodňové ochrany zohledněte i ostatní funkce vodních toků – rekreační funkce, významný krajinný a městotvorný prvek, ÚSES.

Splněno. Viz kapitola 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. 2.1. Hlavní výkres, O.1. Koordinační výkres.

- Řešte povodí všech vodních toků na území města Brna. Zahrňte i kompenzační opatření, která s návrhem protipovodňové ochrany města souvisejí. Jsou specifikována ve studii Protipovodňová ochrana města Brna, I. etapa (Povodí Moravy, s. p., 2002), a ve studii Návrh na vybudování protipovodňových opatření v povodí řeky Svatky nad Brněnskou údolní nádrží (Povodí Moravy, s. p., 2003), případně budou upřesněny ve Studii protipovodňových opatření na území Jihomoravského kraje (JmKÚ, 2006).

Splněno. Viz kapitola 8.1.5. a 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. S.2.1b. Koncepce protipovodňové ochrany – schéma, O.4. Širší vztahy.

- Při návrhu koncepce protipovodňové ochrany spolupracujte s odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Povodím Moravy, s. p., dotčenými orgány a organizacemi.

Splněno.

- Respektujte zásadu, že navržená protipovodňová opatření nesmí svou realizací zhoršit průběh povodně v souvisící části povodí. Protipovodňová ochrana Brna bude vždy podmíněna realizací kompenzačních opatření jak v povodí nad Brnem, tak v oblasti pod Brnem (poldry, řízený průchod povodně inundačním územím).

Splněno. Viz kapitola 8.1.5. a 8.2.5. Voda v krajině Textové a tabulkové části a výkres č. S.2.1b. Koncepce protipovodňové ochrany – schéma, O.4. Širší vztahy.

- Při řešení upřednostněte tzv. polyfunkční variantu – s úpravou a rozšířením příčného profilu koryta z jednoduchého na dvojitý lichoběžník s odsazenými ochrannými prvky – hrázemi a zdmi, kdy nízké průtoky do Q5 budou soustředěny do kynety koryta a aktivní zóna záplavového území se omezí na území toku ohraničené těmito ochrannými prvky.

Nesplněno. Jedná se o podrobnost neodpovídající územnímu plánu.

3. POJMY A ZKRATKY

3.1. ODŮVODNĚNÍ

V konceptu je v textu pojmů uváděn zdroj, aby bylo zřejmé, zda je definice převzata nebo je vytvořena zhotovitelem. V definitivním textu Územního plánu bude vypuštěno.

Dále jsou pro přehlednost uváděny i pojmy ze Stavebního zákona jeho prováděcích vyhlášek, které budou rovněž v definitivním textu Územního plánu vypuštěny. Účelem jejich uvedení je dokladování, že jde o pojmy vymezené jinde v legislativě a nejsou v tuto chvíli opomenuty.

3.2. VÝROK

3.2.1. POJMY

Pro účely Územního plánu města Brna se v jeho dokumentaci rozumí:

Budovou nadzemní stavba, která je prostorově soustředěna a navenek uzavřena obvodovými stěnami a střešní konstrukcí.

Zdroj: § 27 písm. i) Zákona č. 344/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů = katastrální zákon

Kapacitním parkováním parkování pro 100 a více vozidel.

Krajinou krajina celého správního území města.

Logistikou je integrální ovládání veškerého materiálového toku od dodavatelů přes podnik k odběratelům jako celku, včetně příslušného informačního toku. Posláním logistiky je zabezpečit přítomnost správného množství správných materiálů ve správném čase na správném místě spolu se správnými informacemi, za podmínky přijatelných nákladů. Logistika zahrnuje vnitropodnikovou i vnější dopravu, manipulaci s materiálem, meziprodukty a hmotnými produkty, včetně skladování, přípravy, balení a distribuce. Logistika je jedním z prostředků efektivního řešení vnitřních souvislostí projektu i vnějších souvislostí projektu.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Logistickým areálem komplex zařízení, v němž se poskytuje široké spektrum logistických služeb - přepravní, skladovací, manipulační, třídící, celní, pojišťovací, informační, servisní, bezpečnostní a další služby.

Maloobchodem způsob prodeje zpravidla menšího objemu zboží konečnému uživateli.

Zdroj: Encyklopedie Wikipedia

Maloobchodem místního významu maloobchodní prodejny do 1 500 m² prodejní plochy zpravidla v docházkové vzdálenosti obyvatel. Slouží přednostně okolnímu území.

Maloobchodem nadmístního významu maloobchodní prodejny nad 1 500 m² prodejní plochy zpravidla v těžišti pohybu obyvatel a v dosahu hromadné dopravy. Slouží zpravidla širšímu území, případně celému městu.

Městskou třídou dopravně i architektonicky důležitá městská komunikace, která obestavením nebo doprovodnou zelení organizuje okolní městskou strukturu.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Nerušící výrobou výroba, která svým provozováním, výrobním a technickým zařízením nenarušuje negativními účinky a vlivy provoz a užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nezhoršuje životní prostředí souvisejícího území nad přípustnou mírou.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Občanským vybavením veřejného charakteru vybavení, které **ve veřejném zájmu** poskytuje služby občanům (zejména stavby, zařízení a pozemky pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péče o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, pohřebnictví, ochranu obyvatelstva, armádu, vězeňství, ...).

Občanským vybavením komerčního charakteru vybavení, které poskytuje služby občanům, ale není vybavením veřejného charakteru. Zejména se jedná o stavby, zařízení a pozemky pro maloobchod do 5000 m² prodejní plochy, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum, administrativu, výstavnictví, ...

Nakládáním s odpady jejich shromažďování, soustřeďování, sběr, výkup, třídění, přeprava a doprava, skladování, úprava, využívání a odstraňování.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Nezastavitelným územím souhrn chráněného přírodního zázemí a přírodního zázemí v zástavbě – viz kapitola 4.1.4 Koncepce uspořádání volného území.

Parkovacím objektem stavba (např. parkovací dům, podzemní parkovací objekt, ...), která slouží převážně pro parkování a odstavování vozidel, nadzemní parkovací dům je zpravidla vícepodlažní.

Plochami zástavby souhrn ploch rezidenčních, občanského vybavení, výroby a transformace.

Plochami infrastruktury souhrn ploch technické a dopravní infrastruktury a veřejných prostranství.

Plochami volnými souhrn ploch rekreace, zahrádek, lesních, krajinné zeleně, zemědělských a vodních a vodohospodářských.

Plochou veřejného prostranství plocha dle § 7 Vyhlášky č. 501/2006 Sb.

Pohybovou rekreací nesoutěžní pohybová aktivita orientovaná na regeneraci organismu a rekondici (obnovu oslabené kondice), chápána také jako forma nespecifické prevence zdraví.

Zdroj: Generel sportovních zařízení ve městě Brně

Prodejní plochou hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství).

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Prolukou nezastavěný prostor ve stávající souvislé zástavbě včetně nezastavěného nároží, který je určen k zastavění.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Rekreací využití volného času, jehož součástí může být aktivní pohyb, aktivní nebo pasivní účast na různých akcích, cestování a turistika.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Rekreační vybavenosti stavby, zařízení a technická opatření sloužící pro účely veřejně přístupné rekreace.

Rezidenčním územím území znázorněná ve výkrese č. **O.5. Širší vztahy – vazby na okolní obce**, která obsahují plochy bydlení, smíšené plochy a plochy občanského vybavení.

Rezidenčními plochami plochy bydlení a plochy smíšené obytné.

Slučitelností schopnost společné existence využití, činností, staveb, objektů a zařízení bez vzájemného negativního ovlivňování.

Službami je hospodářská činnost uspokojující určitou potřebu. Jejím výsledkem je užitečný efekt, ne hmotný statek (výrobek).

Zdroj: Encyklopedie Wikipedia

Sportem tělovýchovná činnost založená na organizovaném závodění a dodržování přesných soutěžních pravidel. Může mít buď rekreační formu nebo je zaměřena k dosažení nejlepšího výkonu.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Stabilizovaným zastavěným územím je ta část zastavěného území města, kde územním plánem stanovené využití území vyjadřuje jeho dosavadní charakter a potvrzuje jej. Jedná se o území, ve kterých se stávající účel využití území nebude významně měnit (podmínky využití území jsou víceméně shodné se současným stavem).

Stavbou pro rodinnou rekreaci stavba dle § 2 odst. b) Vyhlášky č. 501/2006 Sb.

Úpravou vymezení základních ploch úprava vzájemných hranic typů ploch s rozdílným způsobem využití, která spočívá v možnosti vzájemného přičlenění částí navzájem sousedících ploch tak, aby vznikl uspořádaný a vhodně využitelný funkční celek a která podstatně nezmění uspořádání území a vzájemnou proporcii ploch. Úpravu vymezení základních ploch je možné provést tehdy, nedojde-li k narušení funkčnosti systémů (systémy veřejné infrastruktury, ÚSES, protipovodňová opatření apod.).

Inspirace: Územní plán města Plzně, Územní plán města Brna

Územním systémem ekologické stability (ÚSES) vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu (§ 3 odst. 1 písm. a) Zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů). Podle biogeografického významu se rozlišují tři úrovně ÚSES – nadregionální, regionální a místní (lokální). Základními skladebnými částmi (prvky) ÚSES, tvořícími jeho povinnou součást, jsou biocentra a biokoridory.

Veřejným prostranstvím prostranství dle § 34 Zákona o obcích

Veřejným zájmem takový zájem, resp. zájmy, jež by bylo možno označit za obecné či veřejné resp. obecně prospěšné, zájmy, jejichž nositeli jsou blíže neurčené nicméně alespoň rámcově determinovatelné okruhy či společenství osob jako tzv. veřejnost, popř. zájmy, u nichž jde o tzv. zájmy společnosti (celospolečenské zájmy). Tyto zájmy nesmí být v rozporu s platnými právními předpisy a jako takové musí být aprobovány orgány veřejné moci.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Výrobou nerušící výroba, která svým provozováním, výrobním a technickým zařízením nenarušuje negativními účinky a vlivy provoz a užívání staveb a zařízení ve svém okolí a nezhoršuje životní prostředí souvisejícího území nad přípustnou mírou.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Výškovou úrovní předepsané rozpětí výšek budov v plochách.

Výškou budovy výška fasády přes všechna plná nadzemní podlaží po hlavní římsu nebo atiku.

Zahradní chatou stavba pro rodinnou rekreaci o zastavěné ploše do 25 m² a výšce do 5 m, umístěná v plochách zahrádek.

Základním občanským vybavením souhrn občanských zařízení bezprostředně spjatých s bydlením, která se vyznačují vysokou četností používání obyvatelstvem; rozhodujícím kritériem pro jejich umístění je přiměřená prostorová dostupnost, tj. jejich vzdálenost od bytů uživatelů. Patří k nim např. mateřské školy, základní školy (zvláště I. stupně), místní a městské knihovny, hřiště pro děti a mládež, maloobchodní prodejny zboží každodenní potřeby, apod.

Zdroj: Slovník územního plánování, ÚÚR

Zelení soubor funkčních prvků na terénu, buď přirozených nebo uspořádaných podle zásad zahradní a krajinářské tvorby do zpravidla vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí.

3.2.2. ZKRATKY

Pro účely Územního plánu města Brna se v jeho dokumentaci rozumí:

ATS	automatická tlaková stanice
BIC	BIC Brno, spol. s r. o. - Podnikatelské a inovační centrum
BNP	transformovna Příkop IBC
BNS	transformovna Brno - sever

BNT	transformovna Teplárna Špitálka
BOB	transformovna Bohunice
BOKS	Brněnský ochranný komunikační systém
BP	bezpečnostní pásmo

BPZ-ČT	Brněnská průmyslová zóna – Černovická terasa	PR	přírodní rezervace
BUB	transformovna Kohoutovice, Žebětín	PR JMK	Program rozvoje Jihomoravského kraje
BVS	brněnská vodárenská soustava	PRK	Program rozvoje kraje
CML	transformovna Červený mlýn	PRS	předregulační stanice
CZT	centrální zásobování teplem	PSB	provoz Staré Brno (zásobování teplem)
ČD	České dráhy, s. p.	PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
ČEPS a.s.	Česká energetická přenosová soustava, a.s.	PÚR	Politika územního rozvoje
ČOV	čistírna odpadních vod	PŠ	provoz Špitálka (zásobování teplem)
ČS PHM	čerpací stanice pohonných hmot	PZ	průmyslová zóna
DN	jmenovitá světlost (vnitřní průměr) potrubí v mm	RBC	regionální biocentrum
DS	distribuční soustava	RBK	regionální biokoridor
EDU	Elektrárna Dukovany	RN	retenční nádrž
EK	energetická koncepce	RO	rekreační oblast
EVL	evropsky významná lokalita	RP	regulační plán
DÚR	Dokumentace k územnímu rozhodnutí	RS	regulační stanice
GOMB	Generel odvodnění města Brna	SAKO	Spalovna a komunální odpady Brno, a.s.
HV	horkovod	SCZT	systém centrálního zásobování teplem
HVS	horkovodní síť	SJD	Severojižní diametr
HUV	transformovna Husovice	SJTD	Severojižní tramvajový diametr
CHKO	chráněná krajinná oblast	SJŽD	Severojižní železniční diametr
CHLÚ	chráněné ložiskové území	SO	transformovna Sokolnice
IAD	individuální automobilová doprava	STL	střední tlak (plyn)
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	STPE	středotlaké polyetylenové potrubí (plyn)
JT	Jižní tangenta	SZ	stavební zákon
JVT	Jihovýchodní tangenta	TEN-T	trans-European transport network (transevropská dopravní síť)
JZT	Jihozápadní tangenta	TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
KBŠ	transformovna Kobylnice-Šlapanice	TN	tepelný napáječ
KPÚ	komplexní pozemkové úpravy	TUR	transformovna Tuřany
KS	kmenová stoka	TV	teplovodní
KV	transformovna Komárov	UO	Univerzita obrany
LBC	lokální biocentrum	ÚAP	Územně analytické podklady
LBK	lokální biokoridor	ÚP	územní plán
LI	transformovna Lišeň	ÚPD	územně plánovací dokumentace
MEY	transformovna Medláňky	ÚPmB	Územní plán města Brna
MK	místní komunikace	ÚS	územní studie
MMO	Malý městský okruh	ÚSES	územní systém ekologické stability
MOB	transformovna Moravany	ÚV	úpravna vody
MOP	transformovna Přízřenice	VDJ	vodojem
MPR	městská památková rezervace	VHD	veřejná hromadná doprava
MU	Masarykova univerzita	VKP	významný krajinný prvek
MÚK	mimoúrovňová křižovatka	VMO	Velký městský okruh
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území	VN	vysoké napětí
MZLU	Mendelova zemědělská a lesnická univerzita	VOV	Vírský oblastní vodovod
NN	nízké napětí	VPS	veřejně prospěšné stavby
NPP	národní přírodní památka	VRT	vysokorychlostní trať
NPR	národní přírodní rezervace	VS	výměňiková stanice
NRBC	nadregionální biocentrum	VTL	vysoký tlak (plyn)
NRBK	nadregionální biokoridor	VUT	Vysoké učení technické
NTL	nízký tlak (plyn)	VVN	velmi vysoké napětí
OK	odlehčovací komora	VVT	významný vodní tok
OP	ochranné pásmo	VVTL	velmi vysoký tlak (plyn)
OPU	transformovna Opuštěná	VZCHÚ	velkoplošné zvláště chráněné území
ORP	obec s rozšířenou působností	ZÁKOS	Základní komunikační systém
PBS	provoz Brno-sever (zásobování teplem)	ZBB	transformovna Zbrojovka
PČM	provoz Červený Mlýn (dtto)	ZCHD	zvláště chráněné druhy
PD	projektová dokumentace	ZPF	zemědělský půdní fond
PK	přerušovací komora	ZÚR	Zásady územního rozvoje
PP	přírodní památka	ŽUB	Železniční uzel Brno
		ŽP	životní prostředí

4. MĚSTO BRNO, JEHO HODNOTY A ROZVOJ

4.1. ODŮVODNĚNÍ

4.1.1. CELKOVÁ KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ MĚSTA, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT

4.1.1.1. Členění území na úrovni celkové koncepce města

Pro potřebu popisu koncepce rozvoje území města používáme následující členění jeho území:

Území určené k zástavbě

Jedná se o území určené především k zástavbě. Z koncepčního hlediska je dále členíme na následující celky:

- Historické jádro
- Centrální oblast města
- Oblast kompaktní městské zástavby
- Ostatní stabilizovaná a zastavitelná území
- Plochy panelových sídlišť
- Hlavní průmyslové oblasti

Území určené k zástavbě zahrnuje zejména následující plochy s rozdílným způsobem využití:

B – plochy bydlení

C – plochy smíšené obytné

V – plochy veřejné vybavenosti

W – plochy komerční vybavenosti

X – plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů

S – plochy sportu

P – plochy výroby a skladování

E – plochy lehké výroby

Y – plochy transformace

Z – plochy městské zeleně

V menším rozsahu (mozaikovitě, v menších rozlohách či ojediněle) se vyskytují také následující plochy s rozdílným způsobem využití:

I – plochy zahrádek

H – plochy vodní a vodohospodářské

Výjimečně se vyskytují následující plochy s rozdílným způsobem využití:

K – plochy krajinné zeleně

L – plochy lesní

A – plochy zemědělské

R – plochy rekreace

Volné území

Jedná se o území které není určené k zástavbě. Volné území obsahuje především:

- Chráněné přírodní zázemí
- Přírodní území v zástavbě
- Osy přírodních propojení
- Ostatní území, které není určeno k zástavbě

Volné plochy zahrnují zejména následující plochy s rozdílným způsobem využití:

L – plochy lesní

A – plochy zemědělské
 K – plochy krajinné zeleně
 H – plochy vodní a vodohospodářské
 I – plochy zahrádek
 R – plochy rekreace

V menším rozsahu (mozaikovitě, v menších rozlohách či ojediněle) se vyskytují také následující plochy s rozdílným způsobem využití:

S – plochy sportu
 V – plochy veřejné vybavenosti

Některé plochy s rozdílným způsobem využití, zejména plochy dopravní a technické infrastruktury a plochy veřejné obsluhy území se vyskytují jak v území určeném k zástavbě, tak v území volném.

Uvedené členění je vytvořeno účelově pro potřebu popisu celkové koncepce rozvoje města a je použito v textové části územního plánu (odůvodnění i výrok) a ve výkresu č. **S.1. Krajinná a urbánní osnova**.

4.1.1.2. Základní principy koncepce rozvoje města

Výchozí stav

Město Brno je situováno na pomezí rovinaté krajiny říčních niv a teras Dyjsko-svrateckého úvalu a kopcovité krajiny Brněnské vrchoviny. Jeho podoba je formována historicky utvářenými způsoby využití krajiny s rozšiřujícím se urbanizovaným prostředím městského a místy dosud i venkovského charakteru, s postupně ubývajícím zemědělskou krajinou, dlouhodobě stabilizovanou krajinou lesní a četnými přechodnými partiemi krajiny se smíšeným využitím.

Významnou předností města Brna je jeho jedinečné přírodní zázemí. Příměstská krajina spolu s lesními komplexy tvoří zelený rámec města Brna. Kopcovité zelené celky podkomorských lesů, Baby a Moravského krasu, oddělené údolími Svatky, Ponávky a Svitavy, prostupují do zastavěného území města, kde dozívají solitéry izolovaných pahorků Kraví hory, Žlutého kopce, Špilberku a Petrova. Z jihu naopak vstupuje do městské krajiny plochá údolní niva Svatky a Svitavy, setkávající se s výběžky vysočiny na jižním okraji historického jádra města. Tak vzniká jedinečný fenomén města na rozhraní odlišných geomorfologických jednotek – České Vysočiny a Západních Karpat.

Město Brno představuje rostlou soustavu osídlení, vyvíjející se nepřetržitě od 10. století do současnosti. Urbanizace postupovala cestou dílčích lokací a postupným srůstáním původních samostatných sídel, která si však často dodnes zachovala svoji identitu. Ve směrech důležitých komunikačních radiál a směrech rozvoje město stále sleduje historické trasy evropských obchodních cest, které se na území Brna protínaly.

Dominantní postavení v urbanisticko-kompozičních vztazích města má historické jádro ve své půdorysné osnově a v prostorovém členění hmot na výrazném terénním reliéfu. Účinnost historického panoramatu obzvláště od jihu je mimořádná. Obě hlavní dominanty města Petrov a Špilberk vytvářejí charakteristickou vedutu vnímanou jako symbol města.

V urbanistickém vývoji historického města můžeme sledovat několik zásadních milníků. Prvním z nich je rozvoj průmyslu od poloviny 18. století především v oblasti svrateckého a svitavského náhonu a řeky Svitavy, který vedl k významnému rozšíření brněnských předměstí. Jejich vzájemné propojení zajišťovala nová okružní silnice kolem historického města, napojující současné radiály silnic vstupujících do města. Tato silnice vymezila budoucí okružní třídu a založila tak zárodek radiálně okružní struktury města.

Dalším koncepčně tvůrčím zásahem do urbanistické osnovy historického města se stala okružní třída po obvodu historického jádra na místě zrušených hradeb realizovaná ve druhé polovině 19. století. Její struktura a proporce vtiskly Brnu metropolitní výraz. Přelom 19. a 20. století přinesl kompaktní blokovou zástavbu primárního městského prstence kolem historického jádra, dodnes charakteristickou pro centrální oblast města. Zde byla založena radiálně okružní struktura města jako základní stavební prvek jeho dalšího územního rozvoje. Překážkou pro úplné dokončení radiálně okružní struktury města v jižním segmentu města se od poloviny 19. století stala nekoordinovaná výstavba brněnského železničního uzlu s již tehdy nevhodně umístěným osobním nádražím. Oblast dotčená drážními zařízeními má dodnes výrazně periferní charakter.

Dalším významným milníkem byla administrativní reforma a vznik Velkého Brna připojením měst Královo Pole, Husovice a řady obcí v roce 1919. Vznikly tak podmínky pro koncepční urbanistický rozvoj celé brněnské aglomerace, který by byl vzhledem k mnohonásobnému zvětšení území města nutný, nicméně nebyl naplněn vytvořením uceleného regulačního plánu. Rozvoj města byl usměrňován dílčími regulačními plány.

Výrazným zásahem do struktury města v 60.–80. letech 20. století byla výstavba panelových sídlišť. Jejich rozmístění po obvodu města nevytváří díky členitému terénu souvislý prstenec. Díky tomu nedošlo k úplnému znehodnocení obrazu města. Některá ze sídlišť s dobrou základní koncepcí vytvořila od počátku místa kvalitního bydlení se schopností proměny v čase (Lesná, Juliánov, Žabovřesky). Jiná výrazně monofunkční sídliště (Bohunice a Starý Lískovec, Bystrc aj.) naopak obtížně hledají svou tvář. Nejhrubšími zásahy do historické urbanistické struktury byly „panelové“ přestavby oblasti starého Brna a Židenic.

Rigidní ochrana zemědělského půdního fondu vložená do územních plánů města v 70. a 80. letech 20. století vysunula rozvojové plochy zejména pro bydlení do severní části města a zapůsobila jeho nerovnovážný vývoj, který se negativně promítl i do rozvoje obslužných městských funkcí.

Zásady koncepce rozvoje města

Přestože urbanistický vývoj města nebyl vždy zcela kontinuální, nedošlo dosud k zásadnímu narušení rovnováhy mezi zastavěným územím a přírodním zázemím města.

Hlavním cílem všech tří variant konceptu územního plánu je proto

Udržení rovnováhy mezi zastavěným územím a jeho rozvojem na straně jedné a výjimečným přírodním zázemím města a jeho ochranou na straně druhé.

Rovnováha obou složek vytváří podmínky pro vysokou kvalitu života a pro přitažlivost města pro náročné investory a vzdělané obyvatele. Uvedený hlavní cíl sdílí všechny tři varianty konceptu, jeho naplňování se liší ve směřování nových zastavitelných ploch. Naopak ochrana přírodního zázemí a s tím související nezastavitelnost území je invariantní.

Naplnění hlavního cíle územního plánu je sledováno v následujících vedlejších cílech:

- ochrana přírodního potenciálu
- rozvoj kompaktního města
- vytvoření funkčně a prostorově vyváženého města
- vytvoření územních podmínek pro rozvoj vzdělání a obchodu

Ochrana přírodního potenciálu

Přírodní potenciál města Brna lze chápat jako souhrn přírodních podmínek, které dávají městu jeho jedinečný a neopakovatelný ráz a které měly vždy zásadní vliv na způsob rozvoje města. Za jeho nejvýznamnější složky z pohledu rozvoje města lze považovat zejména reliéf a říční síť. Reliéf je v prostoru Brna prezentován rozhraním členitých vrchovin či pahorkatin České vysočiny a ploché krajiny Vněkarpatských sníženin. Říční síť na území města Brna reprezentují zejména Svratka a Svitava, jejichž současná poloha je značně odlišná od původního stavu. K významným přírodním podmínkám lze přiřadit i klima, které však ovlivňovala způsob rozvoje města více v minulosti než současné době. Z dalších přírodních podmínek, které se podstatně podílely na charakteru města a jeho okolí jsou významné také půdní pokryvy a na něho vázané způsoby a formy využívání území. Zatímco jižní okraje města jsou vzhledem ke kvalitním zemědělsky využitelným půdám většinou bez trvalé vegetace, západní, severní a východní okraje města pokrývají rozsáhlé lesní porosty s menšími enklávami zemědělské půdy či osídlení v nižších či plošších polohách.

Přírodní potenciál města Brna je vzhledem k jeho vysoké hodnotě nutno chránit. Je zásadní podmínkou udržitelnosti rozvoje města, podmiňuje kvalitu jeho obytného prostředí a umožňuje velmi žádané formy rekreace ve volné harmonické krajině s množstvím přírodních cenných částí.

Rozvoj kompaktního města

Vymezení vhodných zastavitelných ploch a ploch přestavby uvnitř města vytváří protivažbu dekoncentraci a suburbanizaci s cílem budování kompaktního ekonomicky fungujícího města. Zastavitelné plochy jsou navrhovány vždy uvnitř nebo v přímé návaznosti na zastavěné území, nevytváří samostatné enklávy v nezastavěném území. Zásadním způsobem je omezen rozsah zahrádek uvnitř zastavěného území města. Charakteristickými takto využitými územími jsou např. Červený kopec, Žlutý kopec a Kraví Hora. Zastavitelné plochy uvnitř dnes souvisle zastavěného území se vyskytují v menším rozsahu a jsou navrženy k intenzivnímu využití (rozvojové plochy uvolněné přestavbou železničního uzlu, Černovice – Kaménky, Komárov – Kšírova, Hněvkovského, Tuřany, Holásky).

Hlavním nástrojem pro dosažení kompaktního rozvoje města je revitalizace – plochy přestavby opouštěných výrobních areálů, drážních pozemků, uvolňovaných ploch armády a zemědělských areálů na území města. Takto získané plochy přestavby tvoří největší nabídku ploch uvnitř města. Jedná se zejména o oblast posvitavské průmyslové zóny (Husovice, Zábrdovice, Trnitá, Komárov), dále Králova Pole, Černých Polí a ve východním segmentu města Líšně a Slatiny.

Přiměřená intenzifikace využití stabilizovaných ploch je podporována stanovenými specifikacemi prostorového využití s cílem umožnit uspokojování rozvojových potřeb města v zastavěném území a zamezit tak tlakům na rozšiřování města do nezastavěné krajiny.

Funkce výrobní, které dnes již nejsou hlavním těžištěm pracovních příležitostí, jsou přemístěny mimo centrální oblast města do jeho jižní a jihovýchodní části s dobrou vazbou na dopravní a technickou infrastrukturu a mimo nejceněnější přírodní zázemí. Jedná se o lokality Černovická terasa, Tuřany, Chrlice, Dolní Heršpice, Přízřenice. Centrální území města je tak uvolněno pro využití, které jej plnohodnotně zapojí do struktury města.

Vytvoření funkčně a prostorově vyváženého města

Snahou konceptu je zastavit dlouhodobý trend nerovnovážného prostorového i funkčního rozvoje města, kdy se plochy pro bydlení vysunovaly převážně na sever a západ města a na jihu města se rozvíjely především výrobní a skladové funkce. Pro ekonomické fungování města a snížení nutné mobility koncept podporuje vyvážený rozvoj všech složek v území.

Rozšiřování zastavěného území severním a západním směrem do ploch přírodního zázemí je omezeno a převážná většina zastavitelných ploch je vymezena směrem jižním, jihovýchodním a východním s cílem zefektivnit fungování dopravních, energetických a vodohospodářských systémů města. Přesun ploch výrobních do jižního a jihovýchodního segmentu města je doprovázen adekvátní nabídkou ploch pro bydlení ve vhodných lokalitách (Líšeň, Tuřany, Chrlice, Dolní Heršpice – Přízřenice) a současně nabídkou rozsáhlých ploch pro rekreační a volnočasové aktivity (oblast Jižních jezer, Černovická terasa) a plochy významné veřejné vybavenosti (Líšeň – pod Stránskou skálou). V jihozápadním segmentu města je navrženo zejména nové rozvojové území pro bydlení v Bosonohách a souběžný rozvoj ploch komerčních a veřejné vybavenosti při ulici Pražské.

V kontaktní zóně města (mimo jeho administrativní hranice) podporuje koncepci rovnovážného města vazba na obce Moravany, Modřice a Šlapanice, které na svém území navrhuje zastavitelné plochy, na které navrhovaná struktura Brna reaguje. V severním segmentu je obdobně sledována vazba na obce Česká a Kuřim s předpokládaným pásovým rozvojem podél svitavské radiály a železniční tratě Brno – Havlíčkův Brod.

Vytvoření územních podmínek pro rozvoj vzdělání a obchodu

V souvislosti se sociodemografickými trendy se změnil charakter Brna z města průmyslového na město vzdělání a obchodu. Změna struktury zaměstnanosti z výroby ve prospěch služeb bude vzhledem k vysokému počtu více než 80 000 vysokoškolských studentů v Brně dále pokračovat, protože studenti budou hledat ve městě odborné i životní uplatnění. Územní plán proto vymezuje zejména na plochách uvnitř města kvalitní plochy jak pro bydlení, tak pro veřejnou i komerční vybavenost pro předpokládanou rozrůstající se skupinu kvalifikovaných náročných obyvatel.

Územní podmínky jsou vytvářeny zejména pro rozvoj vysokého školství a navazujících výzkumných a vědeckých zařízení, a to jak pro dokončení obou hlavních univerzitních kampusů MU a VUT, tak pro možný rozvoj MZLU v přestavbovém území kasáren v Černých Polích. Zcela nově je ve Variantě I a III navržena plocha pro další univerzitní kampus v Lišni pod Stránskou skálou a ve Variantě II u Leskavy v Dolních Heršpicích.

Jsou zajištěny územní potřeby rozvoje areálu Veletrhů Brno. Pro další rozvoj obchodních aktivit a s nimi souvisejícími logistickými zařízeními jsou navrženy nové rozsáhlé plochy v jihovýchodním segmentu města v oblasti letiště Tuřany. Tyto plochy mají v jednotlivých variantách rozdílný rozsah.

Pro zajištění kvality života náročnějších obyvatel jsou navrhovány i dostatečné plochy pro veřejnou vybavenost, zejména pro sport a rekreaci jak uvnitř kompaktního města, tak v návaznosti na chráněné přírodní zázemí (Jižní jezera, Černovická terasa, Kníničská přehrada, Žebětínský a Medlánecký klín, severní část toku Podávky, Líšeň – Říčky).

4.1.1.3. Hodnoty města a jejich ochrana

Ochrana a rozvíjení hodnot města je základní součástí koncepce rozvoje města. Pro přehlednost můžeme rozdělit hodnoty města na dvě skupiny:

- Hodnoty, které mají stanovenou zákonnou ochranu různé úrovně a mají pro rozvoj území charakter limitů (hodnoty zákonné).
- Hodnoty, vyplývající z požadavků zadání územního plánu a z odborného názoru zpracovatele konceptu územního plánu (hodnoty navržené k ochraně a rozvoji).

Hodnoty zákonné

Tyto hodnoty jsou podrobně specifikovány v Územně analytických podkladech a zde uvádíme pouze ty, které svým významem ovlivňují koncepci nového územního plánu:

Hodnoty kulturní a historické

Významnou hodnotou města Brna jsou kulturní a historické památky. Ty jsou v městě bohatě zastoupeny a svým významem přesahují hranice regionu a státu.

Základní historickou hodnotou města je ucelený soubor památkově hodnotných objektů, které tvoří Městskou památkovou rezervaci (MPR) Brno vyhlášenou vládním nařízením. Širším územím vyžadujícím usměrňování dalšího rozvoje je vyhlášené a stanovené Ochranné pásmo Městské památkové rezervace Brno.

Na území města Brna se dále nachází Vesnická památková zóna Tuřany – Brněnské Ivanovice a Archeologická památková rezervace Staré Zámky u Lišně.

Pro část území Staré Lišně je vyhlášeno ochranné pásmo nemovitých kulturních památek.

Na území města se nachází řada movitých i nemovitých objektů evidovaných v Ústředním seznamu kulturních památek. Památkově nejvýznamnější objekty jsou evidovány jednotlivě v Ústředním seznamu kulturních památek. Zde uvádíme ty nejvýznamnější.

Památky UNESCO (seznam světového kulturního a přírodního dědictví) ve městě Brně:

- vila Tugendhat

Národní kulturní památky ve městě Brně:

- vila Tugendhat
- hrad a pevnost Špilberk v Brně
- kostel sv. Jakuba Většího v Brně
- Petrov v Brně
- Čestné pohřebiště na Ústředním hřbitově v Brně
- Kounicovy vysokoškolské koleje s pomníkem Vítězství nad fašismem

K významným památkám na území města patří i areál státního hradu Veveří.

Koncept územního plánu zajišťuje ochranu kulturních a historických památek nejím jejich začleněním do stabilizovaných ploch s příslušným způsobem využití, ale i navržením vhodného využití a prostorových regulací přilehlých ploch.

HODNOTY PŘÍRODNÍ

Zvláště chráněná území

Velkoplošná zvláště chráněná území

Na území města Brna zasahuje jediné velkoplošné zvláště chráněné území (VZCHÚ) – Chráněná krajinná oblast (CHKO) Moravský kras, zřízená již v roce 1956 jako nejstarší CHKO na Moravě a druhá nejstarší v České republice. Konkrétně zabíhá CHKO Moravský kras svou jižní částí do severovýchodní části k. ú. Líšeň, na východním okraji území města, a možná i do k. ú. Židenice v prostoru Velké Klajdovky a do k. ú. Maloměřice při okraji opuštěného lomu na Hádech. Určitá nejistota ohledně stanovení přesného vymezení CHKO vyplývá z různých možných interpretací popisu hranic v zastaralém zřizovacím předpisu z roku 1956. Za účelem přesnější specifikace způsobu ochrany přírody je CHKO rozdělena do tří zón odstupňované ochrany, přičemž první zóna má nejprísnejší režim ochrany a třetí zóna režim nejméně přísný.

Maloplošná zvláště chráněná území

Na území města Brna se nachází celkem 29 maloplošných zvláště chráněných území (MZCHÚ – tj. národních přírodních rezervací, národních přírodních památek, přírodních rezervací a přírodních památek).

Národními přírodními památkami na území města jsou:

- NPP Červený kopec;
- NPP Stránská skála.

Přírodními rezervacemi na území města jsou:

- PR Babí doly;
- PR Bosonožský hájek;
- PR Břenčák;
- PR Černovický hájek;
- PR Jelení žlíbek;
- PR Kamenný vrch;
- PR Krnovec;
- PR Velký Hornek – část (na území CHKO Moravský kras – viz výše).

Přírodními památkami na území města jsou:

- PP Augšperský potok;
- PP Bílá hora;
- PP Holásecká jezera;
- PP Junácká louka;
- PP Kavky;
- PP Kůlny;
- PP Medlánecká skalka;
- PP Medlánecké kopce;
- PP Mniší hora;
- PP Na skalách;
- PP Netopýrky;
- PP Obránská stráž;
- PP Pekárna;
- PP Rájecká tůň;
- PP Skalky u přehrady;
- PP Soběšické rybníčky;
- PP Údolí Kohoutovického potoka;
- PP Velká Klajdovka;

- PP Žebětínský rybník.

Rozložení MZCHÚ na území města není v závislosti na různé míře zachovalosti přírodního prostředí zcela rovnoměrné. Většina MZCHÚ je situována západně až severozápadně od kompaktně zastavěné centrální části města. Relativně zvýšené zastoupení MZCHÚ je i ve východní části území města. Jižní a poměrně překvapivě i severní část území města mají zastoupení MZCHÚ nižší.

Natura 2000

Ptačí oblasti

Na území města Brna nezasahuje žádná ptačí oblast.

Evropsky významné lokality

Na území města Brna se nachází dle nařízení vlády č. 132/2005 Sb., ve znění nařízení vlády č. 301/2007 Sb., celkem 10 Evropsky významných lokalit (EVL) – z toho 8 celou svou plochou a 2 do území zasahující jen částečně.

Evropsky významnými lokalitami na území města jsou:

- EVL CZ0620010 Modřické rameno – část;
- EVL CZ0622173 Netopýrky;
- EVL CZ0622220 Bílá hora;
- EVL CZ0623344 Nad Brněnskou přehradou;
- EVL CZ0623807 Hobrtenky;
- EVL CZ0623808 Pisárky;
- EVL CZ0624020 Stránská skála;
- EVL CZ0624067 Kamenný vrch;
- EVL CZ0624094 Bosonožský hájek;
- EVL CZ0624130 Moravský kras – část.

Rozložení EVL na území města je ještě nerovnoměrnější než v případě MZCHÚ. Šest EVL se rozkládá západně až severozápadně od kompaktně zastavěné centrální části města, tři EVL jsou ve východní části města a jedna EVL zasahuje okrajově do jižní části města.

Jiná ochrana

Přírodní parky

Na území města Brna zasahují dva přírodní parky – přírodní park Baba a přírodní park Podkomorské lesy. Oba tyto přírodní parky mají převážně lesnatý charakter a zasahují do severozápadní až západní části území města – přírodní park Baba svými jižními výběžky a východními okraji a přírodní park Podkomorské lesy většinou své plochy.

Významné krajinné prvky

Významné krajinné prvky jsou v zásadě dvojího typu:

- významné krajinné prvky obecně vyjmenované zákonem (VKP-Z) – lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy;
- významné krajinné prvky registrované příslušným orgánem ochrany přírody (VKP-R).

VKP-R jsou prostorově specifikovány v rámci registrace. Velká část VKP-R je soustředěna v severní až severovýchodní části území města. Dalšími lokalitami se zvýšeným výskytem VKP-R jsou jihozápadní a v menší míře i jihovýchodní část území města.

Hodnoty navržené k ochraně a rozvoji

Hodnoty navržené k územní ochraně a rozvoji byly stanoveny na základě požadavků zadání a odborného názoru zpracovatele. K této skupině hodnot bylo v konceptu ÚPmB přistupováno velmi zodpovědně zejména při stanovení zásad a regulativů vedoucích k vyšší míře jejich ochrany, protože nemají jinou ochranu než právě nástroje územního plánování.

V následujících kapitolách jsou uvedeny hodnoty subjektivní povahy, jejichž ochrana a rozvoj se promítají v celkovém řešení konceptu ÚPmB. Podmínky pro jejich ochranu a rozvoj jsou zajištěny zejména správně vymezenými typy ploch s rozdílným způsobem využití a jejich regulativy.

HODNOTA CELKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

Základní hodnoty města vnikly historicky již unikátní lokací města a jeho postupným vývojem. Ačkoliv první osídlení na území dnešního centra města leželo v 11. století v oblasti dnešního Starého Brna, skutečně městské osídlení vznikalo ve 12. a 13. století na mírně svažitém území severovýchodně od Petrova a východně od Špilberku. Dnešní historické jádro města s jeho funkční komunikační půdorysnou osnovou, která dostala přednost před exaktním pravidelným půdorysem, získalo v zásadě svoji dnešní podobu již ve 13. století. Popsanou lokací na rozhraní otevřených rovin Dyjsko-svrateckého úvalu a strmě nastupujícího pásma vysočin byl založen předpoklad pro vznik jedinečného obrazu města s jeho historickou vedutou a dominantami Petrova a Špilberku.

Přestože vývoj města od 13. století dodnes nebyl zcela plynulý a můžeme v něm najít některé zásadní milníky (rozvoj průmyslových oblastí v 18. a 19. století, vznik okružní třídy a rozvoj železniční infrastruktury v 19. století, vznik Velkého Brna 1919, masivní výstavbu sídlišť po roce 1960), nedošlo k poškození základních hodnot uspořádání města. Velkou zásluhu na tomto dosud pozitivním vývoji má tradice regulačních plánů a územního plánování, sahající do poloviny 19. století a zajišťující alespoň základní kontinuitu rozvoje města.

Hodnoty celkového uspořádání města spočívají zejména:

- ve vnímání urbanizačního jádra města na vyvýšeninách ležících na rozhraní dvou rozdílných krajinných typů,
- v pronikání výběžků vysočin ze severu a západu hluboko do zastavěného území města,
- v kontinuálně se rozvíjejícím radiálně okružním komunikačním systému a na jeho skeletu vzniklé stavební struktury,
- v kompaktním způsobu zástavby kolem historického jádra města,
- ve svébytné identitě městských subcenter a center bývalých příměstských obcí.

Ochrana těchto hodnot, odstraňování jejich poškození a jejich rozvoj je základní myšlenkou konceptu nového územního plánu a je dokladována ve výkrese č. **S.1. Krajinná a urbánní osnova – schéma**.

V dalších kapitolách jsou podrobněji popisovány jednotlivé hodnoty města a způsob jejich ochrany.

HODNOTY URBANISTICKÉ (ÚZEMÍ URČENÉHO K ZÁSTAVBĚ)

Historicky a kulturně hodnotné struktury zástavby

Nejsou zde uváděny hodnoty podléhající zákonné ochraně – viz předcházející kapitola.

Hodnotná bloková struktura zástavby rozvinutá především v sekundárním prstenci kolem historického jádra města v 19. a 1. polovině 20. století. Tato struktura je narušená pouze v jižním segmentu města klínem železničních tratí vnikajících až na okraj historického jádra. Oblast je vymezena v zásadě plochami mezi vnitřním a středním dopravním okruhem, její dokompletování v jižní a východní části je řešeno novými rozvojovými plochami nebo plochami přestaveb. V těchto stabilizovaných plochách jsou stanoveny takové podmínky využití a prostorové regulace, které při přiměřené intenzifikaci jejich využití zachovají jejich urbanistické hodnoty. Největším problémem těchto struktur s vysokou hustotou obyvatel je parkování vozidel rezidentů, pro které je umožněno využívat v určitém rozsahu ploch vnitrobloků.

Historická jádra původních sídel: Jedná se o centrální oblasti především bývalých předměstských obcí, které si dosud zachovávají svoji identitu. Velký důraz je v konceptu kladen především na ochranu veřejných prostranství těchto území. Zvyšování intenzity využití převážně stabilizovaných ploch je možné pouze přiměřeně, s ohledem na zachování cenných stavebních struktur jsou stanoveny prvky prostorové regulace.

Radiálně okružní uspořádání města

Historicky vzniklý radiálně okružní systém je základem prostorových vztahů města a logického formování jeho rozvoje. Bude dokompletován v jižní části města v souvislosti s přestavbou železničního uzlu a navazujících dopravních systémů a nových rozvojových ploch a dále rozvíjen i v okrajových částech města. Systém je popsán v koncepci systému dopravy a veřejných prostranství (**kap. 9. Dopravní infrastruktura, kap. 7.1.3. Veřejná prostranství**)

Stavební dominanty

Brněnská veduta. Dva nejvýraznější vrcholy v historickém jádru s pevností Špilberk a chrámem sv. Petra a Pavla na Petrově, spolu s panoramatem historického jádra: Vedle ochrany dané statutem Městské památkové rezervace a jejího ochranného pásma je navržena jejich ochrana v rámci metodiky posuzování výškových staveb, kapitola **4.2.3.4. Prostorové uspořádání**.

Areály klášterů a některé významné kostely se významně promítají do panoramatu města a vyžadují důslednou územní ochranu. Jedná se zejména o areál cisterciáckého kláštera na Starém Brně, klášter Milosrdných bratří (Štýřice), poutní kostel Panny Marie v Tuřanech, klášter premonstrátů v Zábrdovicích, kostel sv. Cyrila a Metoděje v Židenicích, kostel Neposkvrněného početí panny Marie na Křenové. V centrech bývalých příměstských obcí se významně uplatňují dominanty drobnějších sakrálních staveb. Územní plán chrání nástroji prostorové regulace dominantní charakter těchto objektů.

Areál brněnského výstaviště v pisárecké kotlině. Vlastní areál BVV je předmětem památkové ochrany, územní plán reguluje ale i objem zástavby v celé pisárecké kotlině tak, aby prostorové působení areálu s jeho dominantami zůstalo zachováno.

Výšková budova Fakultní nemocnice v Bohunicích. Novodobá dominantka je významně vnímaná zejména z jihu a zde procházejících dopravních tras. Případné další výškové budovy v navazujících zastavitelných plochách je nutné s výškovým objektem nemocnice pečlivě koordinovat.

Výšková budova VUT pod Palackého vrchem. Díky umístění na západním výběžku hřebene Palackého vrchu ovládá celý severní sektor města. Měla by zde zůstat jedinou solitérní výškovou stavbou.

M-palác na Heršpické ulici. Je umístěn na jedné z nejvýznamnějších rozvíjejících se městských radiál u odbočení do prostoru nového osobního nádraží. V oblasti se předpokládá soustředěná výstavba výškových budov, které musí být koordinována jak kompozičně, tak v napojení na technickou infrastrukturu.

Areál kasáren Černá pole + budovy MZLU na Zemědělské ulici. Skupina výškově vyvážených objektů vytváří charakteristickou strukturu na terénní hraně terasy Černých polí. Případné dostavby a přestavba areálů musí siluetu respektovat.

Sidliště Lesná, Žabovřesky, Vinohrady, Juliánov. Jedná se o sídliště, která se výrazně uplatňují v panoramatu města. Intenzifikace zástavby a její zahušťování není přípustné. Případné dostavby, nástavby a přestavby musí být individuálně posuzovány s ohledem na zachování kvality obytného prostředí, zásadně není přípustná výstavba nových samostatně stojících objektů.

Kombinované stavební a přírodní dominanty

- Wilsonův vrch s objektem biskupského gymnázia
- Hvězdárna
- Velká Klajdovka
- Červený kopec a Myslivna

Jejich prostorové působení v panoramatu města je chráněno vyloučením zastavitelných ploch v jejich blízkosti. Dominanta Wilsonova vrchu je chráněna umístěním pásma výškové regulace, ve kterém jsou nepřipustné výškové stavby.

Veduta města a její ochrana

Prostorový obraz krajiny města Brna je charakterizován zejména:

- výrazným přírodním rámcem charakterizovaným zejména modelací pohledově významných svahů,
- výrazným motivem Brněnské veduty, tj. společným působení přírodních vrchů a stavebních dominant Petrova a Špilberku,
- modelací terénu výrazného přesto však poměrně širokého rozhraní dvou geomorfologických jednotek – Česká Vysočina a Západní Karpaty.

Ochranu těchto prvků je zajišťována zejména posuzováním výškových staveb v území určeném k zástavbě.

V rámci návrhu metodiky posuzování výškových staveb v konceptu byla vybrána následující stanoviště chráněných pohledů. Základním kritériem pro jejich výběr byla vedle kvality pohledů na vedutu zejména snadná veřejná dostupnost.

- Červený kopec
- Kohoutovice – Myslivna
- Sadová
- Bílá Hora
- přerovská trať – most přes Svatku

Veškeré budovy umístěvané v plochách chráněných pohledů je nutné posuzovat z hlediska možné kolize s vedutou města.

Významné městské prostory – náměstí, městské třídy a bulváry, městské parky

Významné městské veřejné prostory jsou nosnou kostrou organizmu města, které jednak zajišťují prostor pro jeho fungování, jednak vytvářejí jeho charakteristickou prostorovou strukturu.

Nejhodnotnější městské veřejné prostory jsou součástí historického jádra města. Jsou to zejména hlavní náměstí (Nám. Svobody, Zelný trh, Dominikánské nám.) a okružní třída s městskými parky na půdorysu bývalého městského opevnění. Z tohoto jádra vybíhají radiály městských tříd, spojujících městská subcentra a dále centra bývalých předměstských obcí. Jsou to zejména radiály:

- Veverí – Minská – Hlavní,
- Lidická – Štefánikova – Palackého,
- Milady Horákové – Jugoslávská
- Cejl – Vranovská/Zábrdovická
- Křenová – Olomoucká
- Nové Sady – Renneská
- Pekařská – Mendlovo náměstí – Hlinky/Vídeňská
- Plotní – Hněvkovského

Tyto radiály jsou spojeny Malým městským okruhem, který je ve stávající struktuře města jasně čitelný v jeho severní, západní a jižní části (Kotlářská, Úvoz, Mendlovo nám., Poříčí, Opuštěná), ve východní části se rozpadá a proto je zde v konceptu navržena Nová městská třídy spojující ulici Sportovní (Svitavskou radiálu) na severu a Plotní/Dornych na jihu.

V prostoru mezi takto definovaným Malým městským okruhem a historickým centrem jsou cenné urbanistické struktury vzniklé v 19. a první polovině 20. století, zejména oblasti kolem ulice Veverí/Údolní a zejména bulvár tř. Kpt. Jaroše s náměstím 28.října a nejcenějším městským parkem Lužánkami.

Historické radiály napojují zejména původní samostatná města Královo Pole a Husovice s jejich cennými urbanistickými centrálními prostranstvími (Slovanské náměstí, Náměstí Republiky).

Obrovský potenciál nabízí a historickou příležitost představuje rozvojová oblast uvolněná v souvislosti s přestavbou železničního uzlu – projekt Europoint. Urbanistickou páteř území tvoří městský bulvár spojující okružní třídu po Petrovem s novým osobním nádražím

a pokračující přes řeku Svratku k ulici Heršpické k M-paláci. Zde vzniká nová významná radiála ulice Heršpická – Vídeňská, určená pro soustředění obchodních a administrativních center včetně výškových budov.

Na jihu města jsou navrženy nové městské třídy kolem radiál obsluhujících navrhované zastavitelné plochy – ulice Vodařská, Kšírova, Havránkova.

Podobné městské třídy vzniknou jednak revitalizací ulice Jihlavské a Pražské na západě města, jednak v největších nových zastavitelných plochách na východě v prostoru mezi Líšní a Stránskou skálou. Součástí těchto ploch budou také nové městské parky.

Na severu města je jediným novým rozvojovým územím plocha mezi Medládkami, Řečkoviciemi a Ivanovicemi s páteří ve směru sever – jih a potenciálem pro veřejné prostory v areálu bývalých řečkovických kasáren.

Potenciál pro umísťování nových významných městských prostranství mají také přestavbová území, a to zejména v oblasti posvitavské průmyslové zóny a některých velkých solitérních lokalitách (bývalé kasárny v zastavěném zemi).

Nově navrhovány jsou městské přírodní rekreační parky s nabídkou sportovních a volnočasových aktivit – Žabovřeské louky, oblast Jižních jezer, Černovická terasa, oblast pod Hády, zelené propojení Stránská skála – Líšeň.

Způsob ochrany a rozvoje významných veřejných městských prostorů je popsán v kapitole 7.2.3. **Veřejná prostranství.**

HODNOTY PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ

K nejvýznamnějším hodnotám města Brna patří jedinečné krajinné a přírodní prostředí, které nejenže vytváří neopakovatelnou atmosféru obrazu města, ale umožňuje jeho obyvatelům snadný přístup k výjimečným rekreačním příležitostem. Část hodnot města Brna reprezentují a prostorově vyjadřují vybrané limity (zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, NATURA 2000). Za neméně důležité považujeme i další hodnoty, jimž jsou například:

- projevy specifického georeliéfu v krajině Brna – reliéf hrástí a prolomů, říční nivy (např. hřbet Baby, vrch Holedná, Medlánecké kopce, Špilberk, Žlutý kopec, Petrov, Kraví hora, údolí a nivy Svratky, Svitavy, Ponávky, Řičky apod.),
- projevy výrazného rozhraní georeliéfu (např. hřbety Baby a Soběšické pahorkatiny vůči řečkovickému prolomu, Hády a svahy Akátek vůči údolí Svitavy, izolované vrchy špilberku, Kraví hory, Žlutého vrchu vůči svému okolí apod.),
- významné krajinné dominanty a jejich okolí (např. Špilberk v zastavěném území, Stránská skála v návaznosti na otevřenou zemědělskou krajinu východně od ní),
- specifické části krajiny se zvýšenou percepcí – historicky, rekreačně, turisticky významné části (medlánecké letiště a Medlánecké vrchy, údolí Řičky, Stránská skála),
- hodnotné trvalé vegetační formace z hlediska jejich projevu v krajině – porosty dřevin, lada, louky, zahrádky, sady (např. Akátky, Stránská skála, Kamenný vrch),
- hodnotné dochované trvalé vegetační formace (např. některé části Holedné, Baby, Podkomorských lesů),
- volné a otevřené prostory (zejména plochy orné půdy) umožňující průhledy a zvýšení vnímání sousedících atraktivních částí krajiny (okolí Stránské skály, severovýchodní část Obřan, okolí Ořešina, medlánecké letiště a okolí, apod.),
- místa cenných rozhledů,
- jiné významné krajinné prvky – např. vodní toky, meze (např. Svratka, Svitava, Ponávka, Řička, Zaječí potok, meze v okolí Jehnic a Ořešina, apod.).

Hodnoty krajinného a přírodního prostředí je nezbytné chránit a rozvíjet. Proto bylo nutno tyto různorodé hodnoty prostorově specifikovat tak, aby jejich územní rozsah byl prezentován jednoduchým, přehledným a srozumitelným způsobem. V koncepci ÚP jsou hodnoty krajinného a přírodního prostředí prezentovány **nezastavitelným územím**, členěným dále na **chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě**.

Chráněné přírodní zázemí

Plochy chráněného přírodního zázemí zabírají území bezprostředního i širšího okolí urbanizovaných částí města Brna. Tyto plochy bez souvislé zástavby tvoří otevřená, nezastavěná území, která v důsledku zejména přírodních podmínek mnohde hluboko zasahují do urbanizovaných částí města, vytvářejí typickou prostorovou diferenciaci vázanou na reliéf hrástí a prolomů. Nejvýznamnější plochy chráněného přírodního zázemí na území města jsou situovány do jeho severozápadní a západní části (oblast Podkomorských lesů, Holedná, Kohoutovické lesy s navazujícím výběžkem Mahenovy stráně, prostor vymezený hřbety Baby, Mniší Hory, Komínské Chocholy a Palackého vrchu) a dále do severní a severovýchodní části (lesní komplexy v okolí Soběšic, Útěchova a Ořešina, svahy údolí Svitavy, Hády a prostor údolí Řičky a jemu přiléhající lesní komplexy). Menší plochy chráněného přírodního zázemí se nachází ve východní části (oblast Stránské skály a volné nezastavěné krajiny mezi Stránskou skálou a údolím Řičky) a taktéž v jižní a v jihovýchodní části (niva Svratky a Svitavy, zemědělsky využívané plochy jižně od dálnice u Moravan).

Přírodní zázemí v zástavbě

Přírodní zázemí v zástavbě tvoří izolované, ostrůvkovité plochy omezeně zastavěných či nezastavěných území, jejichž význam spočívá zejména v hodnotě esteticky významných jedinečných krajinných struktur, které se významně projevují v obraze města Brna a ovlivňují tak pozitivním způsobem krajinný ráz. Na rozdíl od ploch chráněného přírodního zázemí nejsou tyto plochy propojeny nezastavěným

územím se širším okolím města Brna. Typickými příklady jsou Špilberk, Kraví hora, Wilsonův les, Akátka v Židenicích, Černovický hájek, z nově navrhovaných Černovická terasa, nově zalesňované plochy v Chrlících.

Důvodem vymezení nezastavitelných území je nutnost dosáhnout vyváženosti potřeby stavebního rozvoje města a ochrany jedinečných hodnot města.

Plochy přírodního zázemí jsou přes zastavěnou část města propojeny kontinuem vodních toků, tzv. **osami přírodního propojení** (viz výkres č. **S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma**). Na území města Brna jsou tyto osy situovány zejména do prostorů vodních toků Svratky, Svitavy.

Z hlediska kvality hodnot je důležitou vlastností ploch přírodního zázemí skutečnost, že jsou součástí rozsáhlých ploch volné krajiny širšího okolí města Brna, návaznost těchto rozsáhlých ploch volné krajiny vyjadřujeme ve výkrese č. **S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma** kategorií **kontinuita chráněného přírodního zázemí**.

Za hodnotu přírodní lze považovat i velkou část parků či městské zeleně, z nichž jsou některé situovány v nezastavitelných územích (plošně rozsáhlejší, většinou georeliéfem determinovaná území – např. Špilberk, Wilsonův les, Lužánky), další, většinou menších rozloh, jsou pak specifikovány plochami s rozdílným způsobem využití (plochy městské zeleně, plochy krajinnej zeleně), v případě tzv. podměrečných výměr jsou pak součástí jiných typů ploch s rozdílným způsobem využití.

4.1.1.4. Rozvojové směry města

Na základě stanovení základních hodnot města a jejich ochrany a zásad koncepce rozvoje města je jeho rozvoj směřován především do segmentu východ, jihovýchod, jih. V menším rozsahu je rozvíjen směr severní a západní. Významnou rozvojovou oblast tvoří oblast přestavby podvyužitých území brownfields.

Rozdílný důraz kladený na jednotlivé rozvojové směry se stal také základním principem Variant I a II, popisovaný v kapitole **4.1.2. Charakteristika variant**.

Hlavní rozvojové směry

Směr východní

Východní směr je vymezen územím MČ Židenice, Maloměřice a Obřany, Vinohrady a Líšeň. Jsou zde umístěna strategická rozvojová území: Obřany, Maloměřice, Líšeň-Zetor a Líšeň. V tomto segmentu jsou umístěny plochy bydlení především v Obřanech, Maloměřicích a Líšni (největší ucelená nová plocha pro bydlení v konceptu územního plánu, plochy občanského vybavení v území Líšeň-Zetor). Převažující obytný charakter rozvojového směru východ využívá potenciálu ploch pro vybavení východně od Zetoru, obnovené tramvajové trasy do Líšně a zázemí rekreační oblasti Říčky.

Variantně je řešen především rozsah nových ploch bydlení v Líšni a skladba ploch s rozdílným využitím v území Líšeň-Zetor.

Směr jihovýchodní

Jihovýchodní rozvojový směr je vymezen územími MČ Černovice, Slatina Tuřany a Chrlice. Jsou zde umístěna strategická rozvojová území: Černovice, Černovická terasa a Slatina-D1, Tuřany-D1, Tuřanská výrobní zóna a Chrlice-Holásky-Tuřany. Jedná se o pokračování rozvoje zejména výrobní funkce zahájené v tomto segmentu města výstavbou výrobní zóny Černovická terasa. Návrh části ploch není vyvolán přímou potřebou města Brna, ale územními požadavky státu a regionu. Jejich realizace je proto podmíněna výstavbou veřejné infrastruktury, především v oblasti dopravy napojením na dálnici D1, obchvatem Tuřan (silnice II/380) a jihovýchodní tangentou. Pro obsluhu území veřejnou hromadnou dopravou bude využívána regionální železniční doprava vedená po sokolnické a modernizované přerovské trati, na které budou navazovat autobusové linky.

Pro funkční vyváženost tohoto rozvojového směru jsou navrženy také rozsáhlé plochy pro bydlení v Chrlících a Tuřanech a významná rekreační oblast Jižní jezera v poříční nivě Svratky a Svitavy, plochy bydlení na východním okraji Černovic a plochy občanské vybavenosti v západní části Černovické terasy (městský zábavní park).

Variantně je řešen především rozsah ploch výroby a skladování a lehké výroby v oblasti Tuřan a Chrlíc, ploch bydlení a smíšených obytných v Chrlících a skladba ploch v rekreační oblasti Jižní jezera a na Černovické terase.

Směr jižní

Zahrnuje především plochy mezi silnicí I/52 (Václavská radiála) a řekou Svratkou na území Dolních Heršpic a Přizřenic jižně od dálnice D1 na území MČ Brno – Jih. V menším rozsahu severně od D1 v poříční nivě Svratky na území Horních Heršpic. Samostatnou lokalitou je území Moravanských Láňů, která musí být naplňována koordinovaně spolu s rozvojem obce Moravany a řešením dopravního napojení na Jihovýchodní tangentu na katastru této obce. Způsob využití není monofunkční, zahrnuje ve vyvážené skladbě bydlení, občanské vybavení i výrobu. Rozvoj území v tomto segmentu je podmíněn realizací dopravní infrastruktury, protipovodňovou ochranou a odkanalizováním. Zásadní je především napojení na základní komunikační systém křižovatkou Moravanské lány na I/52 a vnitřní

dopravní severojižní osou na VMO na severu a II/152 a jižní tangentu na jihu. Z hlediska hromadné dopravy je navrženo prodloužení tramvaje z Komárova – Mariánského náměstí až na jižní okraj města do Přízřenice.

Variantně je řešena skladba ploch v oblasti Dolní Heršpice – Přízřenice a v dopravní infrastruktuře trasy VMO v oblasti Komárova.

Vedlejší rozvojové směry

Směr západní

Směr západní je vymezen územím MČ Bohunice, Starý Lískovec, Nový Lískovec a Bosonohy a zahrnuje strategické rozvojové území Červený Kopec, Bosonohy – Pražská a Bosonohy. Rozvoj v tomto směru je soustředěn především na oblast Bosonoh a má v severní části převažující charakter obytný, v jižní části polyfunkční včetně ploch pro sport a rekreaci. Rozvoj území je podmíněn realizací obchvatu Bosonoh a prodloužením tras hromadné dopravy – trolejbus z Kamenného vrchu a tramvaje z Bosonoh.

Samostatnou rozvojovou enklávu tvoří území stávající zahrádkářské kolonie Červený Kopec – určené pro bydlení. Podmínkou využití území je realizace kvalitní dopravní obsluhy včetně veřejné dopravy.

Variantně je řešen především rozsah ploch bydlení v oblasti Bosonoh.

Směr severozápadní

Je vymezen územím MČ Žabovřesky, Jundrov, Kohoutovice, Komín Bystrc, Kníničky a Žebětín. V tomto směru je navržena pouze proporcionální dostavba zastavěného území zejména rodinné zástavby. Větší zastavitelné lokality jsou umístěny zejména s potřebou umístění občanské vybavenosti v tomto segmentu města s vysokým rekreačním potenciálem např. Komín – Chochola, Bystrc – Přehrada, Komínské a Žabovřeské louky. Samostatným strategickým rozvojovým územím je stávající zahrádkářská kolonie Juranka – určená pro bydlení. Podmínkou využití území je realizace kvalitní dopravní obsluhy včetně veřejné dopravy.

Variantně je řešen především rozsah ploch bydlení v oblasti Juranka. V dopravní infrastruktuře je hlavní rozdíl ve vedení rychlostní komunikace R43 a z toho vyplývajícího dopadu do území.

Směr severní

Je vymezen územím MČ Brno – Sever, Královo Pole, Medlánky, Řečkovice a Mokrý Hora, Ivanovice, Jehnice, Ořešín a Útěchov. Jsou zde navržena strategická rozvojová území Medlánky – Řečkovice – Ivanovice, Technologický Park Brno a Sadová. Jedná se převážně o využití pro bydlení a veřejnou vybavenost. Severní rozvojový směr má potenciál pokračovat mimo území města směrem na sever (Česká, Lelekovice, Kuřim). Předpokladem využití území je především vyřešení jeho odkanalizování.

Variantně je řešen především rozsah ploch bydlení v oblasti Medlánky – Řečkovice – Ivanovice. V dopravní infrastruktuře je hlavní rozdíl ve vedení rychlostní komunikace R43 a z toho vyplývajícího dopadu do území.

Území přestavby

Plochy přestavby tvoří rozvojový směr, ale oblasti uvnitř zastavěného území města. Významnou ucelenou rozvojovou oblastí jsou plochy přestavby podvyužitých území soustředěné především do oblasti posvitavské průmyslové zóny, z nichž největší je areál Zbrojovky, oblasti Cejl – Křenová – nová městská třída, plochy uvolňované v rámci přestavby železničního uzlu EUROPOINT, plochy podél ulice Heršpické a Vídeňské, výrobní zóny Vinohradská a areály Královopolská a Zetor. Většina těchto území je navržena ke změně způsobu využití, které významně přispěje ke zkvalitnění urbanistické struktury celé dotčené části města.

Prvky ochrany krajiny nezastavěného území a strategická rozvojová území jsou graficky vyjádřeny ve výkrese č. S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma.

4.1.2. CHARAKTERISTIKA VARIANT

4.1.2.1. Principy variantního řešení, geneze variant

K významným hodnotám města patří kontinuita jeho územního vývoje. Přestože vývoj města nebyl v jeho historii vždy zcela plynulý a můžeme v něm sledovat některé zásadní milníky, nedošlo k poškození základních hodnot uspořádání města. Velkou zásluhu na tomto dosud pozitivním vývoji má tradice regulačních plánů a územního plánování, sahající do poloviny 19. století a zajišťující kontinuitu rozvoje města.

Právě vědomí hodnoty kontinuity územního plánování vedlo k tomu, že všechny předložené varianty respektují základní hodnoty města a koncepčně se zásadně neliší. Hlavní rozdíly ve variantách jsou popsány v následující kapitole. Vedle uvedených hlavních rozdílů byly varianty využity k předložení různých řešení v podrobnějším využití území promítajících se jak do návrhu ploch s rozdílným způsobem využití, tak do rozdílné prostorové regulace. Toto pojetí variant nabízí jak městským částem, tak majitelům pozemků různé pohledy na detaily využití území a jejich stanoviska budou zohledněna v návrhu územního plánu.

Zadání Variant I, II

Zadání Územního plánu města Brna schválené 11. 4. 2006 požaduje v kapitole 15.1. řešení konceptu ve dvou variantách:

„Variantně proveďte potenciální dlouhodobé rozvojové směry města, a to jejich situování i rozsah. Obě varianty konceptu budou splňovat zadání a z hlediska celkového rozsahu rozvoje města budou srovnatelné, variantně bude řešeno situování jednotlivých rozvojových směrů a jejich vlastní rozsah. Základem variantního řešení konceptu budou možnosti rozvoje hlavního jižního směru (Heršpice–Modřice), tzn. možnosti rozvoje území potenciálně ohroženého záplavami.“

V průběhu prací na Variantách I a II konceptu se ukázalo, že rozdíly v rozsahu území dotčeného záplavami způsobené variantním řešením protipovodňové ochrany nejsou v měřítku města zásadní a dotýkají se rozsahu retenčních ploch v k.ú. Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice, Chrlice, Brněnské Ivanovice. Protože ale stávající zastavěné území uvedených katastrů musí být vždy chráněna, bude tak chráněna i velká část navazujících navrhovaných zastavitelných ploch.

V zásadě invariantně jsou navrženy principy ochrany hodnot města – jejich význam pro město je tak velký, že jsou respektovány ve všech variantách, rozdíly jsou v intenzitě využívání poříční nivy na soutoku Svatky a Svitavy a využití okolí Brněnské přehrady.

Rozvoj hlavního jižního směru v oblasti Dolních Heršpic a Přízřenic v jižním segmentu města je, s výjimkou nevelkého rozdílu v rozsahu plochy rozlivu podél řeky Svatky, totožný ve všech variantách. Liší se způsobem využití a proporcemi mezi plochami bydlení a výroby.

Nosným motivem variantního řešení je tak urbanizační vliv průmyslové zóny Tuřany – Šlapanice, která generuje rozvoj přilehlých oblastí města i v dalších funkcích – bydlení a vybavenosti, a rozsah a využití představových území, který je ve Variantě I významně větší.

Ve vztahu k záboru zemědělského půdního fondu a dotčení zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany se varianty v zásadě neliší. Zábor zemědělské půdy v I. a II. třídě ochrany se ve všech variantách týká přibližně poloviny navrhovaných rozvojových ploch.

Varianty konceptu I a II lze tedy charakterizovat takto:

Variant I	varianta jihovýchodního rozvojového směru
Variant II	varianta vyvážená

Zadání Varianty III

Změna zadání územního plánu města Brna pro Variantu III bez R 43 byla schválena zastupitelstvem města Brna na zasedání Z5/007 dne 26. 6. 2007. Cílem varianty bylo řešit rozvoj města bez komunikace R 43 na území města, vyhodnotit dopady na komunikační síť, území a rozvojový potenciál při nenaplnění koncepce třístupňové ochrany města před automobilovou dopravou.

Zpracování Varianty III probíhalo v několika fázích:

Ve Fázi 1 byl zpracován návrh komunikační sítě sloužící jako podklad pro modelování dopravních zátěží základního komunikačního systému města Brna a jeho okolí v rozsahu dohodnutém s objednatelem.

Modelovány byly následující případy komunikační sítě:

- A** historická stopa R 43 přes Bystrc, řešená ve Variantě I a II konceptu
- B1** bez R 43, obchvaty obcí Jinačovice, Kníničky s mostem přes Svatku v Bystrci, napojení na silnici II/602 bez napojení na D1
- B2** bez R 43, obchvat Jinačovic, průjezd Kníničkami a Bystrci bez mostu přes Svatku, napojení na D1 v křižovatce Troubsko
- C** trasa R 43 v Boskovické brázdě
- O** komunikační síť pouze s dobudováním VMO, bez R 43 a tangent

Na podkladě modelů bylo zpracováno ve Fázi 2 vyhodnocení urbanistických dopadů jednotlivých případů jako podklad pro rozhodnutí RMB o případu stanovenému k dopracování Varianty III. Rada města Brna rozhodla dne 23. 9. 2008 o výběru případu C na území statutárního města Brna jako podkladu pro dopracování Varianty III konceptu Územního plánu města Brna.

Základní charakteristika variant je popsána v následující kapitole, další podrobné rozdíly v dopravní a technické infrastruktuře mezi variantami jsou popisovány podrobně v kapitole 9. Dopravní infrastruktura a v kapitole 10. Technická infrastruktura.

4.1.2.2. Popis Variant I, II, III

VARIANTA I

Lze ji charakterizovat jako variantu silného jihovýchodu. Velkému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá vyšší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a východním segmentu, naopak je omezeno využívání lokalit v severním a západním směru. Varianta je charakterizována:

- maximálním rozsahem průmyslové zóny Tuřany – Chrlice – Šlapanice včetně nezbytné dopravní a technické infrastruktury,
- větším rozsahem rekreační oblasti Jižní jezera oproti Variantám II a III,
- maximálním rozsahem obytné zóny Lišeň – Holzova, včetně prodloužení tramvaje do těžiště území,

- revitalizací území Maloměřice – Hády v maximálním rozsahu včetně dopravní obsluhy,
- menším rozsahem zóny Obřany – Lesná oproti Variantám II a III,
- menším rozsahem zóny Medlánky – Řečkovice – Ivanovice (včetně prodloužení tramvaje) oproti Variantám II a III,
- maximálním rozsahem zóny Juranka oproti Variantám II a III,
- menším rozsahem zóny Bosonohy oproti Variantám II a III,
- omezeným využitím oblasti Brněnské přehrady.

V souvislosti s velkým rozsahem ploch výroby v tuřanské průmyslové zóně je navržen velkorysý rozsah ploch pro přestavbu jak v posvitavské průmyslové zóně, tak ve velkých samostatných areálech (např. Zetor, Královopolská).

V dopravní infrastruktuře je navržen severojižní železniční podpovrchový diametr jako součást regionální železniční dopravy, zapojený na severu do havlíčskobrodské trati v Řečkovících a na jihu do sokolnické trati v Černovicích. Rozsah podpovrchového úseku diametru Hradecká – Masná. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu v tunelu pod Mariánských náměstím v Komárově.

VARIANTA II

Lze ji charakterizovat jako variantu vyváženou. Rozvoj ve směrech východ a zejména jihovýchod je menší a pokrývá v zásadě potřeby vlastního města. Přiměřenému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá také menší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a východním segmentu, naopak jsou plně naplněny lokality v severním a západním směru. Varianta je charakterizována:

- redukovaným rozsahem průmyslové zóny Tuřany – Chrlice – Šlapanice bez ucelené 235 ha plochy východně od obchvatu Tuřan,
- menším rozsahem rekreační oblasti Jižní jezera a větším rozsahem krajinné zeleně v poříční nivě,
- minimálním rozsahem obytné zóny Líšeň – Holzova včetně prodloužení tramvaje pouze pod ulici Holzovu,
- minimálním rozsahem revitalizace území Maloměřice – Hády,
- větším rozsahem zóny Obřany – Lesná oproti Variantě I využívajícím propojení Obřany – Líšeň,
- maximálním rozsahem zóny Medlánky – Řečkovice – Ivanovice včetně prodloužení tramvaje,
- omezeným rozsahem zóny Juranka, oproti Variantě I,
- maximálním rozsahem zóny Bosonohy,
- možností využití oblasti brněnské přehrady pro plochy rekreace jako zastavitelné plochy.

V návaznosti na menší rozsah ploch výroby v tuřanské průmyslové zóně je navržen menší rozsah ploch přestavby jak v posvitavské průmyslové zóně, tak ve velkých samostatných areálech (např. Zetor, Královopolská). Zůstává tak zachován větší podíl ploch výroby v dnešních plochách.

V dopravní infrastruktuře je navržena varianta severojižního podpovrchového tramvajového diametru se severním ukončením v Bystřici a jižním v Přízřenicích, rozsah podpovrchového úseku Rosického nám. – Hněvkovského. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu po trase uvolněné přerovské tratě.

VARIANTA III

Variantu lze charakterizovat jako variantu bez rychlostní komunikace R 43 na území města Brna. Jako výchozí podklad pro koncepci Varianty III bylo prováděno modelování a posuzování územních dopadů v řadě případů (variant) vedení rychlostní komunikace R 43 mimo území města Brna. Na základě rozhodnutí Rady města Brna z 23. 9. 2008 byl pro zpracování Varianty III konceptu vybrán případ C – R 43 v Boskovické brázdě. **Na tomto místě je nutné upozornit, že k datu dokončení konceptu 02. 2010 tato trasa nemá oporu v územních plánech dotčených obcí, v generelu dopravy JMK ani v Zásadách územního rozvoje JMK, které nejsou k tomuto datu vydány.**

Vybraný případ předpokládá vybudování základní komunikační sítě tak jako ve Variantě I a II konceptu ÚPmB. Rozdíl je ve vedení silnice I/43 a souvisejících komunikací. Rychlostní komunikace R 43, varianta K5 (HBH s.r.o.), je od Malhostovic, kde se napojuje spojka na Lipůvku a severní přívaděč do Brna, vedena Boskovickou brázdou a napojena do dálnice D1 u Ostrovačic. V koridoru R 43 dle platného územního plánu a Variant I, II konceptu ÚPmB je ponechán stávající stav – komunikace III. třídy přes obec Jinačovice a městskou část Kníničky a pokračující do Veselky. Koridor je v souladu se zadáním ponechán jako dlouhodobá územní rezerva.

V průběhu prací na Variantě III byla na základě výsledků modelování prověřována různá kompenzační opatření na komunikační síti, která by částečně nahradila ochrannou funkci původní stopy R 43 a zabránila by přetížení komunikační sítě, zejména VMO a svitavské radiály. Opatření byla předmětem dokumentace v odevzdávané Fázi 3. Do konečného řešení konceptu varianty bylo zapracováno pouze následující:

- komunikační propojení Ivanovice – Medlánky – Komín,
- obchvat Veselky (napojení tzv. německé dálnice na připravovaný obchvat Bosonoh).

Urbanistická část Varianty III se zabývá jednak redukcí některých rozvojových ploch s cílem odlehčení přetíženého komunikačního systému, jednak rozšířením ploch dopravy především v oblasti křižovatek VMO a navazujících radiál s cílem zvýšení jejich kapacity.

Základem pro práci s plochami s rozdílným způsobem využití byla Varianta II konceptu. Při redukcí byly respektovány návrhové plochy dle stávajícího ÚPmB.

Redukce zastavitelných ploch oproti Variantě II:

- Bosonohy – plochy bydlení v zahrádkách západně od ulice Jámy, Křivánky,
- Bystrc – plochy bydlení a sportu severně od ulice Vejrostovy,
- Komín – plochy bydlení severně od Řezáčovy a za hřbitovem,
- Medlánky – Řečkovice – Ivanovice – menší rozsah ploch bydlení,
- Ivanovice – plochy lehké výroby mezi ulicemi Černohorskou a Hradeckou,
- Obřany – Maloměřice – plochy bydlení s veřejnou vybaveností severně od železnice,
- Tuřany – část ploch výroby a skladování v oblasti průmyslové zóny východně od obchvatu Tuřan.

Změna využití ploch oproti Variantě II:

- Brno – střed – rozšíření ploch přestaveb lehké výroby ve prospěch ploch smíšených obytných a ploch transformace v oblasti ulic Křenová, Cejl a Tkalcovská dle Varianty I,
- Líšeň – plochy výroby a skladování v areálu Zetoru a na východ dle Varianty I (změna na plochy transformace a veřejné vybavenosti),
- Královopolská – návrhová plocha pro lehkou výrobu,
- ostatní dílčí rozdíly mezi variantami jsou popisovány v dalších kapitolách.

Varianty I, II, III v technické infrastruktuře

Rozdíl ve variantách v dopravní infrastruktuře je uveden v kapitolách 4.1.2. a 4.2.2. **Charakteristika Variant I, II, III.**

V jednotlivých prvcích technické infrastruktury nejsou ve variantách z koncepčního hlediska zásadní rozdíly ani v odkanalizování území, ani v zásobování vodou a energiemi a zajištění zdrojů. Páteřní trasy technické infrastruktury jsou ve variantách v zásadě totožné a předpokládané změny dimenzí jednotlivých sítí podle rozsahu nových zastavitelných ploch nejsou z hlediska územního plánu významné.

Případné podrobné rozdíly jsou popsány v kapitole 10. **Technická infrastruktura.**

4.1.2.3. Bilance ploch

Bilance funkčních skupin ploch zástavby, jejich proporční rozložení a proporční změny vzhledem ke stávajícím plochám dle ÚAP 2008

	VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III		ÚAP 2008		Změna velikosti vzhledem k ÚAP		
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	VAR I	VAR II	VAR III
Plochy zástavby	7 762	34 %	7 415	32 %	7 222	31 %	5 446	24 %	143 %	136 %	133 %
Plochy infrastruktury	4 634	20 %	4 440	19 %	4 363	19 %	3 212	14 %	144 %	138 %	136 %
Plochy volné	10 637	46 %	11 194	49 %	11 438	50 %	14 362	62 %	74 %	78 %	80 %
celkem plocha města	23 020	100 %	23 020	100 %	23 020	100 %	23 020	100 %			

Bilance základního členění ploch zástavby, jejich proporční rozložení

	VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III	
	ha	%	ha	%	ha	%
stabilizované plochy	4 595	59 %	4 862	66 %	4 797	66 %
plochy přestavby	780	10 %	540	7 %	587	8 %
zastavitelné plochy	2 387	31 %	2 013	27 %	1 838	25 %
celkem plochy zástavby	7 762	100 %	7 415	100 %	7 222	100 %

Pozn.: Zařazení ploch s rozdílným způsobem využití do jednotlivých skupin konceptu ÚPmB i ÚAP 2008 a jejich detailní bilance viz kap. 4.1.7. **Bilance ploch s rozdílným způsobem využití.**

4.1.3. URBANISTICKÁ KONCEPCE

Principy uspořádání území určeného k zástavbě

Koncepce rozvoje území určeného k zástavbě vychází na jedné straně z kontinuity historického vývoje, na straně druhé se snaží napravit deformace, způsobené nerovnovázným rozvojem města zejména v 70. a 80. letech 20. století. Území určené k zástavbě lze zjednodušeně rozdělit na následující celky:

- historické jádro, vymezené v zásadě okružní třídou, doplněnou o vyvýšeninu Špilberku,
- prstenec kompaktní zástavby vzniklé ve druhé polovině 19. století a začátku 20. století, vymezený převážně v prostoru mezi historickým jádrem a středním dopravním okruhem a v centrech Králova Pole, Husovic a Židenic,
- vilové čtvrti, situované v územích s kvalitním prostředím – Masarykova čtvrť, Černá pole,
- bývalé samostatné příměstské obce, dnes většinou integrované do městské struktury, zachovávající si ale často svoji identitu,
- areály (průmyslové, vojenské, vysokoškolské),
- sídliště budovaná v 60. – 80. letech 20. století převážně na obvodu města, která mají různou kvalitu,
- chatové kolonie.

Uvedené historicky vzniklé celky vytváří i přes členitou morfologii města překvapivě čitelnou radiálně okružní strukturu, charakterizovanou okružní třídou, Malým městským okruhem kolem primárního prstence a vznikajícím Velkým dopravním okruhem. Okruhy jsou spojeny významnými městskými radiálními, vytvářejícími urbanizační ohniska života města.

Takto založená struktura se nevyvíjela rovnovážně, a to jak v prostorovém členění, tak zejména v rozložení funkcí. Výrobní funkce historicky vázané na vodní toky obsadily cenné plochy zejména v posvitavské průmyslové zóně a část centra města. Ochrana zemědělské půdy v 70. a 80. letech 20. století vytlačila většinu obytných souborů na sever a severozápad města, kde vznikla rozsáhlá monofunkční obytná území často negativně ovlivňující kvalitu krajiny a vyvolávající zvýšené nároky na dopravní a technickou infrastrukturu.

Nová koncepce města ovšem vedle respektování kontinuity a odstranění historicky vzniklých deformací sleduje využití a podporu hlavních složek potenciálu města, za které považujeme:

- unikátní polohu města na křižovatce evropských multimodálních koridorů,
- podmínky pro kvalitu života danou přírodním zázemím města,
- lidský potenciál města spočívající ve vysoké vzdělanosti obyvatel a počtu vysokých škol s cca 80 000 vysokoškolskými studenty.

Koncepce uspořádání území určeného k zástavbě v novém územním plánu vytváří prostorové i funkční vyvážení města a podmínky pro rozvoj jeho potenciálu. Další stavební rozvoj zejména ploch pro bydlení v severním a severozápadním segmentu města navrhuje v zásadě omezit, nezvyšovat tak dále požadavky na hromadnou i individuální dopravu a na odkanalizování území a současně tím ochránit hodnoty navazující krajiny nezastavěného území a podmínky pro vysokou kvalitu života.

Nová rozvojová území je v konceptu navrženo otevřít v hlavních rozvojových směrech:

- východním (Maloměřice, Líšeň),
- jihovýchodním (Černovická terasa, Slatina, Tuřany, Chrlice, Brněnské Ivanovice),
- jižním (Horní a Dolní Heršpice, Přízřenice).

Ve vedlejších směrech:

- západním (Bosonohy),
- severním (Řečkovice, Medlánky, Ivanovice).

Velký důraz klade koncept na využití přestavbových území jak v posvitavské průmyslové zóně, tak v jednotlivých lokalitách rozptýlených na území města, a na intenzifikaci využití podvyužitých území, zejména ploch zahrádek uvnitř města.

Rozsáhlé nové plochy pro výrobu a skladování (logistiku) a pro lehkou výrobu v jihovýchodním a jižním rozvojovém směru svým charakterem a rozsahem přesahují ovšem reálnou potřebu Brna a mají velký význam spíše pro širší území. Město tak na svém území zajišťuje potřeby regionální až republikové, což je v souladu s potenciálem polohy města, musí ale současně řešit dopady zejména na dopravní a inženýrskou infrastrukturu pro tyto nové plochy.

Proto musí být navržený rozvoj území určeného k zástavbě dále koordinován s územními plány obcí v kontaktním území, zejména v oblasti Šlapanic, Modřic, Moravan, Ostopovic a Troubska v hlavních rozvojových směrech, s Českou a Kuřimí v severním směru.

Principy uspořádání území určeného k zástavbě jsou přehledně vyjádřeny ve **vykrese č. 1. Základní členění území**.

4.1.3.1. Principy funkčního uspořádání

Území města určené k zástavbě je pokryto plochami s rozdílným způsobem využití, které naplňují principy rozvoje popsané v předchozí kapitole.

Plochy s rozdílným způsobem využití jsou rozděleny do následujících skupin:

Rezidenční plochy

- plochy bydlení
- plochy smíšené obytné

Občanské vybavení

- plochy veřejné vybavenosti
- plochy komerční vybavenosti
- plochy sportu
- plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů

Výroba a transformace

- plochy výroby a skladování
- plochy lehké výroby
- plochy transformace

Rezidenční plochy

Koncepce umístování ploch pro bydlení vychází z požadavků zadání a obecných zásad koncepce, zejména:

- podporuje zastavení suburbanizace především nabídkou kvalitních konkurence schopných ploch uvnitř města, využívá pro bydlení vhodné plochy zahrádek,
- vhodnou lokalizací nových ploch především ve východním, jihovýchodním a jižním segmentu města dosahuje prostorové a funkční vyváženosti města, zajišťuje tak jeho ekonomický provoz,
- navrhuje dostatečné množství návrhových ploch pro nárůst bytového fondu, který uspokojí potřeby vyvolané očekávaným zvyšováním standardu obytných ploch na obyvatele ve stabilizovaných plochách nebo zvýšením počtu obyvatel. Potenciál návrhových ploch pro jednotlivé varianty je uveden v kap.7.1.1. Bydlení.
- v plochách pro bydlení umožňuje rozvíjet všechny specifické formy bydlení od dočasného ubytování až po bydlení pro seniory a objekty pro sociální péči s cílem integrovat je do živého obytného území.

Plochy smíšené obytné jsou navrhovány zejména v centrální zóně města, podél městských radiál a v lokálních centrech. Cílem je jednak vytvořit živé polyfunkční městské prostředí v jeho urbanizačních centrech, jednak nabídnout zajímavé využití ploch postižených hlukem z dopravy na sběrných komunikacích.

Občanské vybavení

Občanské vybavení je nejdynamičtější a současně nejobtížněji předvídatelnou funkcí na území města. Jeho vývoj jak co do skladby, prostorových nároků a lokalizace je úzce spojen se změnami životního stylu, novými požadavky na trávení narůstajícího volného času, zvýšenou mobilitou obyvatel. Tradiční skladba občanské vybavenosti se tak stále vyvíjí a nelze ji zcela přesně odhadnout; proto je koncept územního plánu navržen jako maximálně flexibilní, chránící veřejný zájem především ochranou potřebných ploch.

Občanské vybavení je členěno do čtyř základních skupin:

- veřejné vybavení
- sport
- komerční vybavení
- nákupní a zábavní centra a zvláštní areály

Tyto skupiny jsou pak členěny horizontálně podle významu tak, aby mohly být sledovány podmínky pro umístování zařízení místního, obvodového, městského i nadměstského významu.

Základní koncepce jednotlivých typů občanského vybavení**Veřejné vybavení**

Veřejné vybavení tvoří základní infrastrukturu města. Zajišťuje nutné podmínky fungování lidského společenství a uspokojuje základní potřeby obyvatelstva v nemateriální sféře.

Jeho rozvoj úzce souvisí s demografickým rozvojem města. Základní potřeby obyvatel v oblasti základního školství, zdravotnictví, sociálních služeb a veřejné správy jsou a měly by být i v budoucnu i přes zvýšenou mobilitu obyvatel vázány na bydliště. Protože v oblasti základního a středního školství a zdravotnictví jsou potřeby města v zásadě saturovány, jsou nové rozvojové plochy určeny především pro rozvoj vysokého školství, vědy a výzkumu, kultury a sportu. Další rozvoj je očekáván v oblasti veřejné správy, kde jsou vytvářeny podmínky pro rozvoj soudnictví, případně umístování evropských institucí. Vzhledem k jejich charakteru bude výhodné využívat pro ně zejména přestavbová území v rozšířeném centru města.

Specifickou oblastí související s prodlužováním průměrného věku je péče o seniory. Protože ze sociologických důvodů není správné tato zařízení umísťovat do izolovaných areálů, ale integrovat je do ploch pro bydlení, vytváří tuto možnost koncept v podmínkách využití ploch pro bydlení. Zde je ale nutné pro tato zařízení chránit zejména plochy v majetku města.

Sport

Z hlediska využívání rozlišujeme plochy pro rekreaci, neorganizovanou pohybovou výchovu, organizovanou tělovýchovu, vrcholový sport, školní tělovýchovu a plochy pro zábavu. Jednotlivé typy ploch mají různý vztah k plochám pro bydlení a podle toho jsou v konceptu umisťovány.

Plochy pro krátkodobou rekreaci, neorganizovaný sport a školní tělovýchovu mají přímou vazbu na bydlení a jsou proto na území města rozmísťovány rovnoměrně. Plochy pro vrcholový sport a organizovanou tělovýchovu jsou umisťovány do lokalit s dobrou návazností na dopravní infrastrukturu. Celoměstské zábavní a rekreační plochy navíc vyžadují kvalitní přírodní zázemí, proto jsou umisťovány především v říčních koridorech.

Obecně lze konstatovat, že územní plán nabízí nadstandardní množství ploch pro sport a rekreaci, otázkou je ovšem dostupnost jejich realizace v čase, protože řada z těchto ploch je navrhována v představbových územích.

Komerční vybavenost

V plochách určených pro komerční vybavenost jsou poskytovány služby v oblasti maloobchodu, řízení a správy, finančnictví, strategických a obchodních služeb, inovačního podnikání (věda a výzkum), krátkodobého ubytování a stravování. Jedná se zejména v Brně s jeho vzdělanostní strukturou o klíčový segment, který dnes zaměstnává cca 2/3 práceschopného obyvatelstva a jehož význam bude nadále vzrůstat.

Jeho umístění ve městě má velký vliv na zatížení veřejné hromadné dopravy i kapacity individuální hromadné dopravy. Cílem územního plánu je proto vyvážené umisťování komerční vybavenosti v území, nicméně vzhledem k předpokládanému požadavku investorů na dobrou návaznost těchto ploch na vyšší dopravní infrastrukturu (dálnice, železnice, letiště) je většina ploch komerční vybavenosti soustředěna v jižní části města podélně od východu na západ.

S tím souvisí návrh rozvoje sítě veřejné i individuální dopravy, které musí zajistit dobrou dostupnost těchto ploch jak z města, tak regionu – systém dálnic a rychlostních komunikací, velký městský okruh, přestavba ŽUB s důrazem na zapojení regionální železniční dopravy.

Nákupní a zábavní centra a zvláštní areály

Velkoplošná centra se uplatňují zejména v oblasti obchodu, služeb a zábavy. V Brně se jedná o poměrně novou formu rozvíjející se bouřlivě v 90. letech 20. století. Jedná se o velmi úspěšná zařízení využívající principů koncentrace ploch a jejich vzájemné synergie, což zvyšuje jejich potenciál, pro město však současně přináší řadu problémů.

Rozmístění nákupních center především v severojižním směru neodpovídá rozložení bydlení ve městě a zvyšuje nároky na přepravní kapacity. Protože ukazatel celkové prodejní plochy na 1 obyvatele 1,6 m²/obyv. je již srovnatelný s evropským standardem, potenciál na jejich prostorové vyvážení je omezený.

Určité možnosti jsou na území města ve východním segmentu (Evropská, Šlapanická), v dalších směrech jsou ale vhodné plochy na území města vyčerpány nebo nejsou dopravně dostupné a bude nutné umisťování případných dalších velkoplošných maloobchodních zařízení koordinovat s obcemi v kontaktní zóně (Kuřim, Střelice, Troubsko).

Areál BVV je v území stabilizován a má umožněn určitý rozvoj v přiléhajícím území.

Výroba, transformace

Výrobní funkce prošla v posledním období vlivem společenských změn, ekonomické transformace při bouřlivém rozvoji informačních technologií zásadní změnou, která se promítá i do nároků na charakter potřebných ploch a jejich umisťování.

Historicky vzniklá koncentrace ploch výroby se projevuje především v severojižní posvitavské ose, která se ve své střední části dotýká východního okraje historického městského jádrového území a v jižní ose ulice Vídeňská. Další významné plochy jsou ve východní části území města soustředěny v oblasti Olomoucká – Hviezdoslavova a Řípská s blízkou lokalitou největšího výrobního podniku ZETOR, dále pak v jihovýchodním sektoru v oblasti Brněnských Ivanovic a Chrlic. V severním směru se spádem ke svitavské a hradecké radiále pak hrají dominantní roli solitéry Královopolská strojírna a Lachemy.

Záměrem územního plánu je vymístit zejména plochy výroby a skladování z cenných poloh v posvitavské průmyslové zóně navazující na centrální oblast města. Vzhledem k dobrému stavu některých areálů (Šmeral, Alstom) nebo jejich částí není ale reálné jejich vymístití a jsou proto v území stabilizovány, přestože zde vytvářejí urbanistické bariéry a přinášejí těžkou dopravu. Transformace uvolňovaných ploch v sobě skrývá významný rozvojový potenciál města.

Nové plochy pro rozvoj výroby a skladování jsou navrženy v jihovýchodním a jižním segmentu města v návaznosti na dálnici D1 a jihovýchodní tangentu. Přestože nové průmyslové a skladové areály nejsou již hlavním zaměstnavatelem, vyvolávají díky své velikosti požadavky na individuální i hromadnou dopravu a zejména na obsluhu nákladní dopravou, která nesmí obtěžovat obytná nebo smíšená území.

Bilance ploch

Bilance jednotlivých skupin ploch, jejich proporční rozložení vzhledem k území města a proporční změny vzhledem ke stávajícím plochám dle ÚAP 2008

	VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III		ÚAP 2008		Změna velikosti vzhledem k ÚAP		
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	VAR I	VAR II	VAR III
rezidenční plochy	3 889	50 %	3 690	50 %	3 603	50 %	2 972	55 %	131 %	124 %	121 %
občanské vybavení	2 253	29 %	2 039	27 %	2 105	29 %	1 334	24 %	169 %	153 %	158 %
výroba	1 295	17 %	1 590	21 %	1 421	20 %	1 140	21 %	114 %	140 %	125 %
transformace	325	4 %	96	1 %	93	1 %					
celkem plochy zástavby	7 762	100 %	7 415	100 %	7 222	100 %	5 446	100 %	143 %	136 %	133 %

Pozn.: Zařazení ploch s rozdílným způsobem využití do jednotlivých skupin konceptu ÚPmB i ÚAP 2008 a jejich detailní bilance viz kap. 4.1.7. Bilance ploch s rozdílným způsobem využití.

4.1.3.2. Principy prostorového uspořádání

Účelné a vyvážené prostorové uspořádání zajišťuje efektivitu provozu města spojenou s ekonomickými profity i harmonizaci jeho estetického působení. V souladu s koncepční zásadou vyváženého města intenzivně využívajícího zejména svá centrální území přispívá k zajištění klesající intenzity využití i výšky zástavby směrem od centra města k jeho okrajům. Této zásady je dbáno zejména u nových zastavitelných ploch na okrajích města.

Ve městě Brně se nachází řada území s vysokou hodnotou urbanistického prostředí. Tato území je nutné chránit proti zásahům znehodnocujícím podstatu jejich urbanistické kvality zejména ve smyslu charakteru a uspořádání jejich veřejných prostranství a podstaty jejich výškového uspořádání. Ve stejném smyslu je nutné vnímat i okolí hodnotných staveb. Pro některé např. památkově chráněné stavby je dána tato povinnost jejich legislativní nebo oborovou ochranou. Podobné podmínky je nutné zajistit také pro další území a lokality a to zejména: prstenec širšího centra města, historická centra původních sídel, areál BVV, kvalitní sídliště Lesná, Juliánov a Žabovřesky.

Prostorový obraz **území města určeného k zástavbě** je charakterizován zejména těmito prvky:

- urbanizačním jádrem města na vyvýšeninách ležících na rozhraní dvou rozdílných krajinných typů,
- výrazným motivem Brněnské veduty, tj. společným působení přírodních vrchů a stavebních dominant Petrova a Špilberku,
- radiálně okružním komunikačním systémem a na jeho skeletu vzniklé stavební struktury,
- kompaktním způsobem zástavby kolem historického jádra města,
- svébytnou identitou městských subcenter a center bývalých příměstských obcí,
- pronikáním výběžků vysočin ze severu a západu hluboko do území města.

Ochranu těchto prvků je nutné zajistit zejména při posuzování přípustnosti výškových staveb v území určeném k zástavbě.

Prostorová struktura území určeného k zástavbě je rozdělena do následujících celků s určitými specifickými prvky:

Historické jádro

Prostorová struktura historického jádra města je charakteristická nepravidelnou rostlou uliční sítí a uzavřenou blokovou zástavbou s dominantami hradu Špilberk, katedrály sv. Petra a Pavla na Petrově a lokálními dominantami kostelů a významných veřejných budov. Mimořádnou hodnotu má tzv. okružní třída (Joštova, Husova, Rooseveltova), jejíž dokončení v prostoru ulice Nádražní a Benešovy bude možné v souvislosti s přestavbou ŽUB.

Celé území historického jádra je Městskou památkovou rezervací a je tak chráněno.

Centrální oblast města

Jako centrální oblast města je chápáno území vymezené v zásadě tzv. Malým městským okruhem (Mendlovo nám., Úvoz, Kotlářská, Drobného, Nová městská třída, nové osobní nádraží – Opuštěná, Poříčí, Křižova).

Území, které má ustálenou podobu jak funkční tak prostorovou, je považováno za kostru stabilizovaného stavebního fondu města, ve kterém bude probíhat průběžná obnova.

V konceptu územního plánu jsou stabilizované plochy kompaktního blokového městského zastavění považovány za charakteristický rys obrazu města, který je potřeba chránit a vyloučit zásahy, jež by mohly narušit blokovou strukturu, funkční skladbu a intenzitu využití.

Významný z tohoto hlediska je zejména severní obytný sektor. V 19. století se zde vytvořilo souvislé zastavění okolo radiálních komunikací – dnešní ulice Lidické a Veveří a postupně zaplnilo navazující prostor regulovanou zástavbou. Dokladem promyšlené koncepce v rozvíjení města severním směrem jsou mimořádně hodnotné urbanistické soubory okolo tř. Kpt. Jaroše, Obilního trhu

a Konečného náměstí. Kvalitní obytné prostředí spoluvytvářely parky na Špilberku, Kolišti a v Lužánkách a nově založené parky – dnešní nám. 28. října a Obilní trh, které byly součástí územní regulace.

Organizace ploch v tomto území je dána jak stávajícími, tak navrhovanými radiálami spojujícími okružní třídu s Malým městským okruhem. Vedle dnes dobře fungujících radiál Pekařská, Údolní, Veverí, Lidická, M. Horákové, lze předpokládat v souvislosti s přestavbou navazujících území revitalizaci radiál Cejl, Křenová, Dornych, Nové sady a Hybešova. Nově jsou do území vloženy ulice Podnásepní, Nová městská třída tvořící východní okraj centrální oblasti města a bulvár jako páteř přestavbového území ŽUB spojující náměstí pod Petrovem a nové osobní nádraží.

Charakter zástavby navrhovaný v tomto území by měl navazovat na stávající uzavřenou blokovou zástavbu jak kompaktní strukturou, tak objemem.

Oblast kompaktní městské zástavby

Jedná se v zásadě o oblast mezi tzv. Malým městským okruhem a Velkým městským okruhem, na severu rozšířenou až po ulici Hradeckou a Svitavskou radiálu.

Kompaktní bloková zástavba centrální oblasti města se v severozápadním sektoru spojila s uličním roštem Králova Pole (založeným na křížové kompozici s osami Husitská, Slovanské nám., Skácelova a Vodova) do pásu osídlení, který dominuje kompozici města.

Souběžně s pásem kompaktního městského osídlení se rozšiřovala vilová zástavba na okolní kopce, do Masarykovy čtvrti a do Černých Polí. Zachování stávající urbanistické struktury v severozápadním sektoru a její postupná obnova tvoří základ vyváženého modelu rozvoje města.

V jižní a východní části území je intenzita jeho využití rozdílná. Vedle původní předměstské a venkovské zástavby, např. Židenice, Husovice, Černovice, Komárov, se zde nacházejí plochy brownfields v posvitavské průmyslové zóně a rozvojová oblast na plochách uvolněných přestavbou ŽUB jižně od osobního nádraží a západně od Svratky.

V oblasti Židenic, Husovic, Černovic a Komárova lze předpokládat postupnou přestavbu, zejména podél hlavních ulic, které i mimo centrální zónu mohou dorůst do formy městské třídy. Proto podél nich převažují plochy smíšené obytné. Kompaktní struktura území bude převážně navazovat na stávající zástavbu, ve vhodných plochách je ale navrženo oproti stavu intenzivnější využití území ve vyšších výškových hladinách.

Plochy přestaveb vymezených jako plochy transformace budou vždy vyžadovat zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace nebo alespoň územní studie.

Ostatní stabilizovaná území

V těchto plochách s pestrými skladbou zástavby (vilové čtvrtě, území nízkopodlažní bytové zástavby, plochy předměstské a venkovské zástavby) byly zejména při stanovování specifikace ploch citlivě zvažovány úpravy nebo doplnění funkční struktury i zásahy do prostorové skladby. Účel využití území je stanoven převážně neměnný, intenzitu využití ploch s rozdílným způsobem využití je možné zvyšovat při zachování charakteru zástavby území.

Území panelových sídlišť

Sídliště jsou převážně vymezena jako stabilizované plochy bydlení s určitým podílem ploch veřejné a komerční vybavenosti a sportu.

Zvyšování intenzity využití území panelových sídlišť se nepředpokládá, specifikace plošného uspořádání zástavby je stanovena jako volná. Další zvyšování intenzity je možné pouze mimořádně po prověření možných dopadů na kvalitu obytného prostředí a je přiměřené přípustné pouze formou nástaveb a přístaveb, ne formou umísťování nových samostatně stojících objektů.

Plochy přestavby

Plochy přestavby tvoří oblasti uvnitř zastavěného území města. Významnou ucelenou rozvojovou oblastí jsou lokality přestavby podvyužitých území soustředěné především do oblasti posvitavské průmyslové zóny, oblasti Cejl – Křenová, ploch uvolňovaných v rámci přestavby železničního uzlu a ploch podél ulice Heršpické a Vídeňské. Další lokality přestavbových ploch jsou soustředěné v oblasti Králova Pole, Černých Polí a Ponavy. Ostatní, zejména zemědělské a vojenské brownfieldy, tvoří spíše samostatné solitéry.

V plochách přestaveb jsou variantně navrhovány buď konkrétní způsoby využití – plocha a specifikace, nebo jsou navrženy jako plochy transformace, které nestanoví na úrovni územního plánu konkrétní účel, ale umožňují na základě prověření v podrobnější územně plánovací dokumentaci (regulačním plánu) vhodný způsob využití.

Zastavitelné plochy

Rozvoj města na dnes volných plochách vychází ze zásad koncepce rozvoje, promítajících se do hlavních směrů rozvoje. Umísťování zastavitelných ploch naplňuje základní koncepční teze rozvoje – město vyvážené a město chránící své hodnoty.

Cílem je takové prostorové a funkční uspořádání, které by vyvážilo městskou strukturu jak ve směru sever – jih, tak ve směru východ – západ, přičemž centrum města by leželo v jeho těžišti. Zejména jih města si dosud udržel charakter zemědělské krajiny s jednotlivými bývalými obcemi a periferní zástavbou v kontaktním pásu s centrem. Požadavek vytvořit vyvážený prostorový a funkční model města, vyrovnat disproporce v dopravních vztazích a využívání inženýrské infrastruktury je podpořen cílem zastavit extenzivní rozvoj města směrem severním a severozápadním. Tento dosavadní vývoj je chápán jako suburbanizace uvnitř správního území města se všemi jeho negativními důsledky. Zastavit zabírání krajiny zástavbou a ochránit tak hodnotné části volného území je jedním z hlavních cílů konceptu územního plánu.

Zastavitelné plochy jsou umísťovány především ve východním, jihovýchodním a jižním segmentu města v jeho hlavních rozvojových směrech. Variantně je řešena hlavní rozvojová oblast ploch výroby – průmyslová zóna Tuřany na ploše vymezené mezi dálnicí D1, Tuřany a Chřlčicemi. V oblasti Lišně je navržena největší nová ucelená plocha bydlení, doplněná v oblasti pod Stránskou skálou plochami pro veřejnou i komerční vybavenost. Na jihu v oblasti Horních a Dolních Heršpic a Přízřenice jsou umístěny jak plochy bydlení, tak plochy výroby a skladování. Na dostavbu Černovické terasy navazuje nové rekreační území, další plochy rekreace a sportu jsou navrženy v oblasti Jižních jezer jako zázemí pro rozvoj celého jihovýchodního segmentu města.

Před zástavbou je v tomto segmentu města naopak důsledně chráněna niva řek Svratky a Svitavy jako jedna ze základních hodnot volného území ve městě.

Zastavitelné plochy jsou navrženy také ve vedlejších rozvojových směrech, jejich popis je uveden v dalších kapitolách.

Specifikace prostorového uspořádání v zastavitelných plochách odpovídají jednak funkci ploch, jednak urbanistické poloze a souvislostem. Obecně je snahou intenzivní využití zastavitelných ploch, současně je ale nutné zajistit v jejich rámci přiměřené plochy zeleně. Objem zástavby musí respektovat jednak významné průhledy na hodnoty města – jak urbánní, tak krajinné, jednak zajistit přirozený přechod kompaktní zástavby zastavěného území do volného území.

Zejména kontakt zastavitelných ploch s chráněným přírodním zázemím, které je z hlediska ochrany hodnot nejcennější, je velmi citlivý a zvolená struktura a intenzita zástavby tomu odpovídá.

Pohledově významné plochy

Pohledově významné plochy se objevují převážně v území volném, v menší míře v území určeném k zástavbě. Pohledově významné plochy zahrnují nejen pohledově exponované svahy, ale i hřbety, temena vrchů či rozsáhlé plošiny vyšších poloh okraje území města Brna. Při vymezování byly, v závislosti na míře podrobnosti zpracování, do těchto ploch zahrnuty i prostory linií tzv. zelených horizontů, čili prostorů výrazných rozhraní reliéfu a oblohy či blízkého reliéfu a vzdálenějších částí krajiny.

Pohledově významné plochy jsou vymezeny ve výkrese č. **S.1. Krajinná a urbánní osnova - schéma**.

Posuzování výškových staveb

Výškové stavby na území města ovlivňují výrazně jeho charakter. Proto jsou stanoveny takové regulace výškové úrovně zástavby, které vyžadují u budov přesahujících výškovou hladinu danou specifickými podmínkami plochy individuální posouzení možnosti jejich umístění. Cílem je nepřipustit neřízené umísťování výškových budov na území města.

Podmínky pro umísťování výškových budov vycházejí z následujících zásad:

- Za výškovou budovu je považována budova přesahující výškovou hladinu danou výškovou úrovní zástavby specifikovanou v územním plánu.
- Je stanoveno území **pásma výškové regulace**. Pásmo zahrnuje městskou památkovou rezervaci včetně části jejího ochranného pásma, část nivy řeky Svratky a Svitavy a oblast vyvýšenin Kraví hory a Žlutého kopce. V oblasti vymezené hranicí pásma výškové regulace není možné výškové budovy umísťovat.
- Územní plán stanoví **5 stanovišť chráněných pohledů**. Základním kritériem pro jejich výběr byla vedle kvality pohledů na vedutu zejména snadná veřejná dostupnost.
 - ◊ Červený kopec
 - ◊ Kohoutovice – Myslivna
 - ◊ Sadová
 - ◊ Bílá Hora
 - ◊ Bývalá přerovská trať – most přes Svratku
- V oblasti vymezené jako plochy chráněných pohledů není možné výškové budovy umísťovat.

Při umísťování výškových budov do 50 m výšky mimo pásmo výškové regulace a plochy chráněných pohledů je nutné vždy posuzovat následující podmínky:

- urbanistická vazba na stávající zástavbu a její strukturu,
- ochrana pohledů na volnou krajinu a pohledově významné svahy města,
- komfortní docházková vzdálenost na kapacitní veřejnou hromadnou dopravu (do 300 m),
- kvalitní dopravní dostupnost pro automobilovou dopravu,
- kapacita technické infrastruktury,

- přiměřený rozsah veřejných prostranství,
- splnění všech stavebně technických podmínek, zejména odstupů, oslunění, osvětlení, parkování a odstavování vozidel.

S cílem pokusit se soustředit výškové budovy nad 50 m výšky v jednom zvoleném prostoru byl vybrán prostor vymezený ulicemi Heršpická – Bidláky – Pražákova – VMO jako lokalita pro výstavbu výškových budov. V této lokalitě budou při umisťování výškových budov posuzovány zjednodušené podmínky:

- komfortní docházková vzdálenost na kapacitní veřejnou hromadnou dopravu (do 300 m),
- kvalitní dopravní dostupnost pro automobilovou dopravu,
- kapacita technické infrastruktury,
- přiměřený rozsah veřejných prostranství,
- splnění všech stavebně technických podmínek, zejména odstupů, oslunění, osvětlení, parkování a odstavování vozidel.

Úpravu podmínek posuzování, zejména pásma výškové regulace a počet a lokalizaci stanovišť chráněných pohledů, je nutné upřesnit územní studií.

Schéma prostorového uspořádání města je graficky vyjádřeno ve výkrese č. **O.7 Prostorové uspořádání území**. Podmínky využití jsou stanoveny v kapitole **6. Podmínky využití území**.

Hranice pásma výškové regulace a stanoviště chráněných pohledů jsou graficky vyjádřeny ve výkrese č. **2.1. Hlavní výkres**.

4.1.4. KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ VOLNÉHO ÚZEMÍ

Principy uspořádání volného území

Z hlediska koncepce lze volné území charakterizovat jako části území města Brna:

- kde není možné prosazovat stavební rozvoj z důvodů zachování a rozvoje přírodních hodnot území,
- kde není podporován stavební rozvoj z jiných důvodů (vytvoření přechodu mezi územím určeným k zástavbě a chráněným přírodním zázemím, podpora rovnovážného rozvoje města, nedostatečná dostupnost dopravní a technickou infrastrukturou atd.)

Území volné z důvodů zachování a rozvoje přírodních hodnot území

Území volné z důvodů zachování a rozvoje přírodních hodnot je prostorově specifikováno **nezastavitelným územím (chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě) a osami přírodního propojení** a to jak v nezastavěném území, tak v území zastavěném.

Principy vymezení **nezastavitelného území** jsou uvedeny v části textu zabývající se hodnotami. Nezastavitelné území se dále člení na chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě. Nejvýznamnější plochy **chráněného přírodního zázemí** na území města jsou situovány do jeho severozápadní a západní části (oblast Podkomorských lesů, Holedná, Kohoutovické lesy s navazujícím výběžkem Mahenovy stráně, prostor vymezený hřbety Baby, Mniší Hory, Komínské Chocholy a Palackého vrchu) a dále do severní a severovýchodní části (lesní komplexy v okolí Soběšic, Útěchova a Ořešina, svahy údolí Svitavy, Hády a prostor údolí Říčky a jemu přiléhající lesní komplexy). Menší plochy chráněného přírodního zázemí se nachází ve východní části (oblast Stránské skály a volné nezastavěné krajiny mezi Stránskou skálou a údolím Říčky) a taktéž v jižní a v jihovýchodní části (niva Svratky a Svitavy, zemědělsky využívané plochy jižně od dálnice u Moravan). Plochy **přírodního zázemí v zástavbě** nejsou na rozdíl od ploch chráněného přírodního zázemí propojeny nezastavěným územím se širším okolím města Brna. Typickými příklady jsou Špilberk, Kraví hora, Wilsonův les, Akátky v Židenicích, Černovický hájek, z nově navrhovaných Černovická terasa, nově zalesňované plochy v Chrlících. Volné plochy, které byly vymezeny z důvodů zachování a rozvoje hodnot území (nezastavitelná území) jsou v územním plánu invariantní.

Plochy přírodního zázemí jsou přes zastavěnou část města propojeny kontinuem vodních toků, tzv. **osami přírodního propojení**. Na území města Brna jsou tyto osy situovány zejména do prostorů vodních toků Svratky, Svitavy.

Ostatní území, které není určeno k zástavbě

Ostatní území, které není určeno k zástavbě zabírá řadu rozličných lokalit, které náleží zejména plochám zemědělským (území západně od Bystřce, jižně a východně od Žebětína, západně od Bosonoh, severozápadně od Moravan, severovýchodně od Obřan, okolí Mokré hory a Jehnic, aj.), plochám zahrádek (okolí prakticky všech okrajových částí města) a plochám rekreace (zejména území přiléhající Brněnské přehradě, území přiléhající jihovýchodnímu okraji Žebětína), méně často pak plochám sportu. Ostatní území, které není určeno k zástavbě, je v územním plánu vymezeno variantně v závislosti na míře „stavebního rozvoje“ příslušné varianty v konkrétních lokalitách území města Brna. Největší rozdíly ve variantách vymezení tohoto typu volného území je v prostorech při západním okraji Bosonoh, jihozápadního okraje Lišně, jižně a jihovýchodně od Tuřan, oblasti Juranky a části území Černovické terasy. Menší rozdíly rozsahu volného území vykazují např. lokality severovýchodně od Obřan, jižně od Jehnic, jihovýchodně od Žebětína aj.

4.1.4.1. Principy funkčního uspořádání volného území

Volné plochy zahrnují zejména následující plochy s rozdílným způsobem využití:

- K – plochy krajinné zeleně
- L – plochy lesní
- A – plochy zemědělské
- H – plochy vodní a vodohospodářské
- R – plochy rekreace
- I – plochy zahrádek

Krajinná zeleň

Plochy krajinné zeleně jsou umístěny na území města především s ohledem na:

- stávající rozmístění ladem ležících nebo extenzivně zemědělsky využívaných ploch na území města;
- potřebu zabezpečení kvalitního přírodního prostředí na území města i mimo souvislejší lesní celky a komplexy;
- návrh územního systému ekologické stability;
- potřebu zatraktivnění některých dosud neurbanizovaných, zároveň však veřejnosti omezeně přístupných území pro rekreační využití.

Lesy

Plochy lesní jsou umístěny na území města především s ohledem na:

- stávající rozmístění lesů na území města;
- potřebu zabezpečení kvalitního přírodního prostředí na území města i mimo souvislejší lesní celky a komplexy;
- potřebu zatraktivnění některých dosud neurbanizovaných, zároveň však veřejnosti omezeně přístupných území pro rekreační využití.

Zemědělská půda

Vymezení zemědělských ploch vychází ze základního předpokladu, že území města není primárně určeno k zemědělské produkci. Proto jsou zemědělské plochy vymezeny pouze v těch plochách, které jsou dnes již zemědělsky obhospodařovány a kde zároveň není potřebné či žádoucí jiné využití s ohledem na:

- celkovou urbanistickou koncepci;
- hodnotu krajiny (krajinný ráz);
- kvalitu zemědělské půdy.

Dobývání nerostů

Řešení územního plánu obecně nepředpokládá další rozvoj těžební činnosti na území města po dokončení těžby nerostných surovin v rámci stávajících dobývacích prostorů, vyznačených v koordinačním výkrese. Případná jiná těžba je možná za podmínek stanovených ve výrokové části územního plánu.

Voda v krajině

Plochy vodní a vodohospodářské jsou umístěny na území města především s ohledem na:

- stávající rozmístění prvků tekoucích i stojatých vod na území města;
- potřebu zabezpečení protipovodňové a protierozní ochrany;
- potřebu zajištění kvalitního přírodního prostředí vázaného na vodní prvky s vazbou na revitalizaci vodních toků a realizaci ÚSES.

Rekreace

Plochy rekreace jsou umístěny na území města především s ohledem na:

- Zachování hodnot přírodního a krajinného prostředí města;
- Potřebu udržet příležitosti pro individuální i veřejnou rekreaci v kvalitním přírodním prostředí rekreačních oblastí;
- Zlepšení vybavenosti rekreačních oblastí veřejnou infrastrukturou;
- Zlepšení obsluhy rekreačních lokalit dopravní a technickou infrastrukturou.

Zahrádky

Rozmístění a celkovou rozlohu ploch zahrádek ovlivňují především následující skutečnosti:

- potřeba zmírnit nerovnoměrné rozmístění stávajících zahrádkářských lokalit na území města;
- potřeba najít určitou náhradu za stávající, z pohledu potřeb rozvoje města nevhodně umístěné, často však intenzivně využívané zahrádkářské lokality (Kraví hora, Žlutý kopec aj.).
- potřeba přemístit zahrádkářské lokality z širšího centra města a uvolnit jejich plochy pro jiné využití;
- reakce na celkový útlum zahrádkaření spojený s existencí řady ladem ležících zahrádek;

4.1.4.2. Územní systém ekologické stability

Řešení nadregionálního a regionálního ÚSES v územním plánu vychází v první řadě z řešení krajského generelu regionálního a nadregionálního ÚSES. Ve srovnání s krajským generelem ÚSES však řešení územního plánu obsahuje určité úpravy a změny řešení.

Řešení místního ÚSES v územním plánu vychází nejvíce z generelu zeleně města Brna, s četnými dílčími i koncepčními úpravami, zohledňujícími zejména další podkladové materiály, aktuální stav využití území, celkovou urbanistickou koncepci i koncepci řešení krajiny a potřebné návaznosti řešení na hranicích města Brna.

Důležitým faktorem koncepce řešení ÚSES je přednostní situování skladebných částí ÚSES do stávajících ekologicky cenných partií na území města Brna (tj. především lesních celků a komplexů) a minimalizace zásahů do urbanizovaného území. Uvedené pravidlo ovšem nebylo možno uplatnit v plné míře, a to zejména v případě větví ÚSES vedených ve vazbě na vodní toky – např. u větví regionálního ÚSES vedených po tocích Svratky a Svitavy.

4.1.4.3. Rekreační využití krajiny

Volná krajina na území města Brna má nezastupitelný rekreační význam, a to zejména pro krátkodobé formy rekreace – turistiku, cykloturistiku, hippoturistiku, rekreační sport, pobytovou víkendovou rekreaci atd.

Kromě tradičně rekreačně využívaných území v západní, severní a východní části města (všechny lesní komplexy, přehrada, údolí Vrbovice, Ponávky a Říčky atd.) řešení územního plánu výrazně pro rekreační využití atraktivňuje i dosud málo využívané partie v jižní až jihovýchodní části města – zejména společnou údolní nivu Svratky a Svitavy v širším okolí soutoku, část území Černovické terasy a území navazující na Stránskou skálu.

V územích s vysokou mírou stávajícího rekreačního využití či výrazně vysokým rekreačním potenciálem, ve kterých je třeba umožnit ve zvýšené míře umísťování rekreační vybavenosti, jsou vymezeny rekreační oblasti.

4.1.5. KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Město Brno je významnou evropskou, celorepublikovou i aglomerační dopravní křižovatkou. Z hlediska významu ji lze srovnat pouze s několika evropskými městy, ve středoevropském regionu pak např. s Vídní, Budapeští. Právě prostor vymezený Brnem, Bratislavou, Budapeští a Vídní je z hlediska celkové evropské architektury komunikační sítě jedním z nejvýznamnějších v Evropě. Střetávající se v něm severojižní a západovýchodní dopravní osy a to jak automobilové, tak železniční dopravy.

Z hlediska silniční dopravy Brnem prochází IV Multimodální koridor TEN-T (Berlín – Praha – Brno – Budapešť – Istanbul) a VI Multimodální koridor – větev B (Katovice – Ostrava – Brno). Dále Brnem prochází tzv. Baltsko-Jadranský koridor (Gdaňsk – Terst) jehož část Gdaňsk – Brno – Vídeň je Prioritní projekt č. 25 transevropských dopravních sítí TEN-T.

Z hlediska železniční dopravy je do Brna zaústěno sedm tratí, z čehož tratě od Břeclavi a České Třebové jsou součástí I. tranzitního železničního koridoru a trať od Přerova je součástí celoevropské sítě TINA. Železniční doprava je úzce spjata s Integrovaným dopravním systémem v rámci Jihomoravského kraje (IDS JMK). Ve výhledu je Brno uzlem tří evropských větví vysokorychlostních tratí (VRT) ze směrů Praha, Ostrava a Vídeň.

Řešení Veřejné hromadné dopravy (VHD) je prioritou územního plánu. Jsou navržena taková opatření, která mají zastavit klesající podíl VHD oproti dopravě automobilové (IAD) a naopak v některých segmentech podíl VHD zvýšit. Jednak je to v doplnění systémovém v podobě čistě segregovaného media v podobě severojižního diametru, jednak v doplnění sítě – především kolejové dopravy a vytváření podmínek v systému IDS JMK jako jsou přestupní uzly, terminály atd.

4.1.5.1. Silniční doprava

Doprava jako celek patří k největším problémům města Brna, neboť nárůst dopravy se na komunikacích ve městě od r. 1990 téměř ztrojnásobil. Nový územní plán může napomoci řešení dopravy jednak rozvojem MHD v systému IDS JMK a jednak návrhem silniční infrastruktury v podobě výstavby ochranných dopravních systémů, okruhů, přeložek komunikací, nových úseků komunikací, systému P+R. Územní plán naopak nemá nástroje na řešení regulace dopravy například formou zpoplatnění vjezdů, obsazování vozidel počtem cestujících, parkovacích zón, omezení tonáže, snížení rychlosti na komunikacích atd. Všechna tato opatření by přispěla k řešení dopravy nad rámec územního plánu.

Z hlediska celkové koncepce silniční infrastruktury je základním atributem tzv. třístupňový ochranný dopravní systém města Brna. Realizace tohoto systému je prioritní z hlediska možnosti ochrany města nebo jednotlivých částí před nepatřičnou dopravou. Komunikace třístupňového ochranného systému a některé další významné komunikace tvoří Základní komunikační systém města Brna, na který jsou přenášeny významné dopravní výkony ať individuální, tak i hromadné dopravy osob. Systém vytvoří, spolu s dalšími opatřeními předpoklady pro zklidnění dopravy především v centrální oblasti, či převádění dopravy na takový systém, který je připraven maximálně chránit okolí komunikací před negativními dopady z dopravy. Tento systém je ve Variantě I a II tvořen zejména 1. ochranným stupněm v podobě R43, systémem tangent (JZT, JT a JVT), a dálnicemi D1 a D2 – který lze nazvat jako Brněnský ochranný systém, dále 2. stupněm který tvoří Velký městský okruh (VMO) ve spojení s radiálami a 3. stupněm ochrany, který je tvořen vnitřním systémem. Předložená Varianta III pak řeší první ochranný systém na západní straně pouze jako obchvat R43 pro tranzitní dopravu v tzv. Boskovické brázdě. Vzdálenost od města Brna je tak značná, že tato stopa bude přenášet pouze tranzitní dopravu a pouze část dopravy zdrojové a cílové. Zbytek – tedy cca 1/2 dopravy zdrojové a cílové a veškerá mezioblastní a vnitřní doprava zůstane na druhém ochranném systému a vnitřní síti.

Brněnský ochranný komunikační systém

Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) je vnější systém, který propojuje ať již na území města Brna, nebo v jeho okolí komunikace ústící do města Brna. Komunikační systém je určený především pro rozdělení zdrojové a cílové dopravy města Brna a aglomerace, zajištění mezioblastních vztahů na okrajích města Brna a převedení tranzitní dopravy mimo centrální oblast města. Jelikož je podíl čistě tranzitní dopravy ve městě Brně relativně malý – obecně 2-12 % (pouze D1 vykazuje 17 %) jedná se především o komunikace, které převádí procentuálně především místní, zdrojovou a cílovou dopravu. Na druhé straně tyto komunikace tvoří páteří systém republikové sítě a některé jsou zařazeny do sítě TEN-T evropské architektury komunikační sítě – plní tedy celorepublikovou a evropskou dopravní funkci. Kromě některých provozovaných částí na jihu města Brna – D1, D2 a sil. I/52 – tzv. Vídeňskou bude systém doplněn o severojižní osu R43 od Kuřimi po D1 v tzv. Bystřické stopě (Varianty I a II) a tzv. Boskovické brázdě (Varianta III) a na jihu pak o systém tangent (Jihozápadní, Jižní a Jihovýchodní), které v převážné míře vedou mimo administrativní území města Brna. Výstavba tohoto systému je prioritou, neboť bez něho by vnitřní systémy neplnily své funkce a nebylo by tak možno realizovat rozvoj města Brna a aglomerace. Absolutní prioritou na tomto systému je zkapacitnění dálnice D1 na šestipruhovém uspořádání včetně přestavby křižovatek MÚK Brno Jih a MÚK Brno Centrum.

Velký městský okruh

Velký městský okruh (VMO) je vedený po obvodu vnitřního jádrového města a má vytvořit hlavní podmínky pro zklidnění centra, jednotlivých městských částí a zamezit radiálnímu tranzitu přes centrum. V systému bude zabezpečovat především vnitřní rozdělení dopravy mezi zdroji a cíli, mezioblastní tranzit městem. Z hlediska skladby se jedná především o vnitřní – městskou dopravu, popřípadě dopravu zdrojovou a cílovou. Tranzitní část dopravy, i když není rozhodující, je zachycena na prvním stupni ochrany – BOKS. Velký městský okruh je koncipován jako silnice I. třídy č. 42, jako kapacitní čtyřpruhová komunikace, směrově dělená s mimoúrovňovými křižovatkami. Z velké části je VMO tvořen tunely eliminující dopady do území, nebo na hranicích urbanizovaných celků. Ke stávajícím částem nebo částem v realizaci (Sjezd Pražská radiála, Tunel Hlinky, Křižovatka Hlinky, VMO Žabovřesky, Křižovatka Hradecká, Královopolský tunel, Křižovatka Svitavská radiála, VMO Lesná, Sjezd Merhautova, Husovický tunel, Sjezd Provazníkovy) přibude část úseku VMO Žabovřesky mezi Křižovatkou Kníničská a Hlinky včetně Tunelu Žabovřesky. Tímto bude spojen Jihozápadní sektor VMO se sektorem Severovýchodním s cca 1/3 délky VMO. Dále pak celá východní a jižní část okruhu mezi Sjezdem Provazníkovy a Sjezdem Pražská radiála s napojením významných městských radiál. Výstavba VMO je prioritou číslo jedna.

Radiály

Radiály propojují jednak oba uvedené systémy a jednak zabezpečují další průběh dopravy do vnitřního systému. Kromě stávajících radiál – Pražská, Vídeňská, Ostravská, Svitavská a Přehradní je navrženo doplnění o Bratislavskou radiálu mezi křížením D1 a D2 po vnitřní systém. Na stávajících radiálách jsou navrženy bodové úpravy křižovatek jako např. mimoúrovňové křižovatky na Přehradní radiále, MÚK Moravanská.

Ostatní komunikace

U komunikací nižšího významu jsou navrženy významné novostavby nebo přeložky. Jedná se především o komunikační úseky Obchvat Tuřan, Obchvat Bosonoh, přeložka Roviny na okraji města Brna nebo Nová městská třída, Nová Havránkova – Vodařská, Mendlovo náměstí – tunel Úvoz, spojení Bystřice – Komín – Medlánky – Řečkovice a jiné.

4.1.5.2. Cyklisté a pěši

Územní plán vytváří podmínky pro rozvoj nemotorové dopravy. Pro cyklisty navrhuje ucelenou hustou síť cyklostezek a cyklotras, nově vymezuje i významná pěší propojení a to včetně průchodu přes řeku Svatka a Svitava, tak přes rušné komunikace. Z hlediska základní koncepce jsou územní plánem stanoveny trasy: Svratecká, Svitavská, Starobrněnská, Studentská a Průmyslová – okružní. Tyto doplňuje systém doprovodných tras.

4.15.3. Park and Ride, parkování

Územní plán vytváří podmínky pro rozvoj systému Park and Ride ve spojení s řešením VHD a to především v těch částech, kde se jeví účelné tento systém realizovat. Především pak ve spojení radiál a kolejové hromadné dopravy či kapacitní VHD – např. křížení D1 a D2, Ostravská radiála či Západní brána. Dále územní plán vytváří podmínky pro tvorbu vnitřního systému parkovacích ploch ve formě kapacitních nadzemních či podzemních objektů.

4.15.4. Veřejná hromadná doprava

Územní plán má za hlavní úkol zastavit klesající podíl VHR oproti dopravě individuální (IAD). Ve shodě s dopravní politikou je uvažován globálně podíl 60 : 40 (VHD : IAD), s tím, že se tento podíl mění v závislosti na vzdálenosti od centra města. Nosnou kostru řešení VHD tvoří kolejový systém ať již v systému tzv. pouliční tramvaje, tak v systému nadřazenému v podobě čistě segregovaného média Severojižního diametru. Oba tyto systémy jsou základem pro přenášení hlavních podílů veřejné dopravy. Podstatnou roli bude mít rovněž zlepšování přestupních uzlů a postupná segregace tramvajového systému v uličním prostoru. Kolejový systém bude především v tangenciálním směru doplněn o trolejový systém. Autobusový systém bude prioritní jak ve směru okružním, tak ve spojení se vzdálenými cíli.

Severojižní diametr

Z hlediska koncepce jsou navrženy dva zcela oddělené systémy řešení Severojižního diametru (SJD). Varianta I předpokládá koncepční řešení v rámci systému IDS JMK a to kolejovým systémem železničních kolejových tratí. Jedná se o propojení prvního a čtvrtého paprsku (z celkových šesti) s tím, že dva budou využívat navržený Severojižní diametr (SJD). Jedná se o propojení tratí Havlíčkův Brod – Tišnov – Brno – Slavkov – Blažovice.

U Variant II a III se pak jedná o systém tramvajový. Již se nejedná o propojení na regionální železniční tratě, ale propojuje oblast Kamechy – Bystrc – Centrum – Komárov. Systém je v celé délce plně segregovaný, v rozhodujících uzlech mimoúrovňový s okolní sítí. V centrální oblasti je navíc podpovrchový v délce cca 6,5 km v úseku Sochorova – Hněvkovského.

Pouliční tramvajový systém

Z hlediska koncepce tramvajové – kolejové dopravy se jedná o doplnění stávající sítě např. o úseky do nových lokalit Řečkovice – Ivanovice, Horní Heršpice – Přízřenice, Bosonohy či tunelový úsek Mendlovo náměstí – Komenského náměstí. Prioritou bude další postupná segregace tramvajových tratí na hlavních radiálách. Hlavním úkolem je, aby tento systém byl plně funkční a zabezpečující potřeby města do doby spuštění celého komplexu SJD.

Trolejbusový a autobusový systém

Tyto systémy jsou doplňkové do celého systému VHD. Jedná se především o napaječový efekt diametrálních směrů trolejbusových linek na kolejový systém a okružní systém autobusových linek. Autobusový systém bude rovněž plnit funkci obsluhy vzdálených cílů a satelitů. Územní plán vytváří podmínky pro kvalitní přestupní uzly a terminály mezi jednotlivými médii.

4.15.5. Železniční doprava

Současný stav železničních tratí je stabilizovaný a to na tratích, které se do uzlu sbíhají. Z hlediska územního plánu lze považovat i přestavbu železničního uzlu Brno za stabilizovanou, neboť již předchozí územní dokumentace vytvořily podmínky pro územní přípravu této akce. Do železničního uzlu (ŽUB) se sbíhají tratě celostátní sítě:

- 240 Brno – Jihlava
- 244 Brno – Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou
- 250 Brno – Kutná Hora
- 250 Brno – Břeclav – Kúty – I. tranzitní koridor
- 260 Brno – Česká Třebová – I. tranzitní koridor
- 300 Brno – Přerov – součást TINA
- 340 Brno – Veselí nad Moravou

Tratě od Břeclavi a od České Třebové jsou součástí I. tranzitního železničního koridoru. Trať od Přerova je součástí celoevropské sítě TINA. Všechny tratě jsou intenzivně využívány i pro příměstskou dopravu. Železniční doprava je páteří sítě integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a její význam v této oblasti se bude dále zvyšovat.

Koncepce železniční dopravy je tvořena železničním systémem konvenční železnice, systémem příměstské železnice (ve Variantě I i ve formě SJD) a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Systém tedy zahrnuje dráhy mezinárodní včetně vysokorychlostních, celostátní, regionální a vlečky včetně územních potřeb a rezerv.

Prioritou v koncepci ve všech variantách je **přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB)**, která přináší zjednodušení a sjednocení železničních tratí městem Brnem, vybudování moderního mimoúrovňového nádraží včetně technického zázemí a uvolnění dlouhodobě blokových lokalit pro rozvoj města.

Koncept dále upřesňuje konkrétní trasy vysokorychlostních tratí (VRT ze směrů Ostrava a Vídeň v jedné stopě a od Prahy ve dvou možných stopách – jižní (ve Variantě I a III) a severní (ve Variantě II)). Dále pak je zapracována modernizace trati Brno – Přerov a elektrifikace trati Brno – Jihlava.

4.1.5.6. Letecká doprava

Plochy vymezené pro leteckou dopravu jsou stabilizované, a pokud nenastane podnět k jinému vývoji, než specifikuje zadání, nevyvolávají nové územní požadavky.

Jedná se o obě brněnské letiště – Tuřany a Medlánky. Standardní nárůst osobní i nákladní letecké přepravy na letišti Tuřany nevyvolává nové územní požadavky. Pro hromadnou dopravu cestujících do centra města bude v budoucnu výhodně využita trasa modernizované přerovské tratě se zastávkou IDS Letiště Tuřany. Dopad hluku z leteckého provozu dle cílových zátěží na okolí letiště byl prověřen samostatnou studií. Výsledky jsou promítnuty do rozsahu ploch bydlení zejména v oblasti Tuřan. Rozsah území ovlivněného hlukem je oproti stávajícím hlukovému ochrannému pásmu významně menší.

Letiště Medlánky je stabilizované a je vymezeno prioritně pro sportovní letecký provoz, rekreační letecký provoz a výukové letecké služby. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze.

Stabilizované jsou dva funkční heliporty ve Fakultních nemocnicích Bohunice a Dětské nemocnici a nefunkční na objektu IBC. Dále plochy pro tzv. provozní přistání např. Úrazová nemocnice, plochy u Sv. Anny a plochy na letišti Brno Tuřany.

4.1.5.7. Lodní doprava

Koncepce lodní dopravy se nezabývá vodní cestou Brněnské přehrady, která je stabilizovaná v současné poloze. Je určena pro osobní a rekreační lodní dopravu, ale plní i doplňkovou funkci veřejné dopravy v prostoru přehrady.

Plochy určené pro přístav, opravárenské a servisní středisko jsou stabilizované v lokalitě Přístav Bystrc včetně lodního výtahu a suchého doku.

Plochy pro zastávky (počet 11) pravidelné dopravy jsou stabilizované a územní plán vytváří podmínky pro zvyšování jejich komfortu. Některé jsou napojeny na systém VHD či IDS JMK.

4.1.6. KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

4.1.6.1. Zásobování vodou

V konceptu Územního plánu města Brna jsou navrženy rozvojové lokality, které jsou základním předpokladem pro další rozvoj města Brna. Nové rozvojové lokality určené pro různá využití či zástavbu jsou rozmístěny v jednotlivých katastrálních územích městských částí, které tvoří území města. Na základě navržených rozvojových ploch se předpokládá nejenom nárůst počtu trvale bydlících obyvatel na území města, ale i rozlehlá výstavba průmyslových zón v jižní části města.

Výhledová potřeba vody v roce 2015 i přes výrazné zvýšení počtu obyvatel a výstavby významných výrobních lokalit bude v požadovaném množství pokryta ze stávajících dvou zdrojů s dostatečnou vydatností:

- Březovský vodovod I. a II.
- Vířský oblastní vodovod (úprava povrchové vody z vodárenské nádrže Víř, upravovaná v úpravně vody Švařec).

Ve výhledu bude možno zrušit třetí nevyužívaný zdroj, úpravnu vody Pisárky, ale až po provedení nezbytně nutných opatření na vodovodní síti a výstavbě dvou přírodních řadů do spotřebišť Kamenný vrch.

Koncepce zásobování města Brna u všech třech variant je shodná, protože vyplývá z umístění stávajících objektů – vodovodních přírodních a zásobovacích řadů, vodovodní rozvodnou sítí, čerpacích stanic, vodojemů využívaných k dodávce pitné vody pro spotřebitele.

K zajištění potřebného množství pitné vody do rozvojových lokalit se zvýšenou potřebou je nutno vybudovat nezbytné přírodní a zásobovací řady, čerpací stanice, ATS stanice, vodojemy a redukce tlaku.

Ke zvýšení zabezpečení dodávky vody brněnskou vodárenskou soustavou jsou navrhovány jak nové investice, tak i rekonstrukce, který tento požadavek na zvýšení zajišť.

4.1.6.2. Odkanalizování

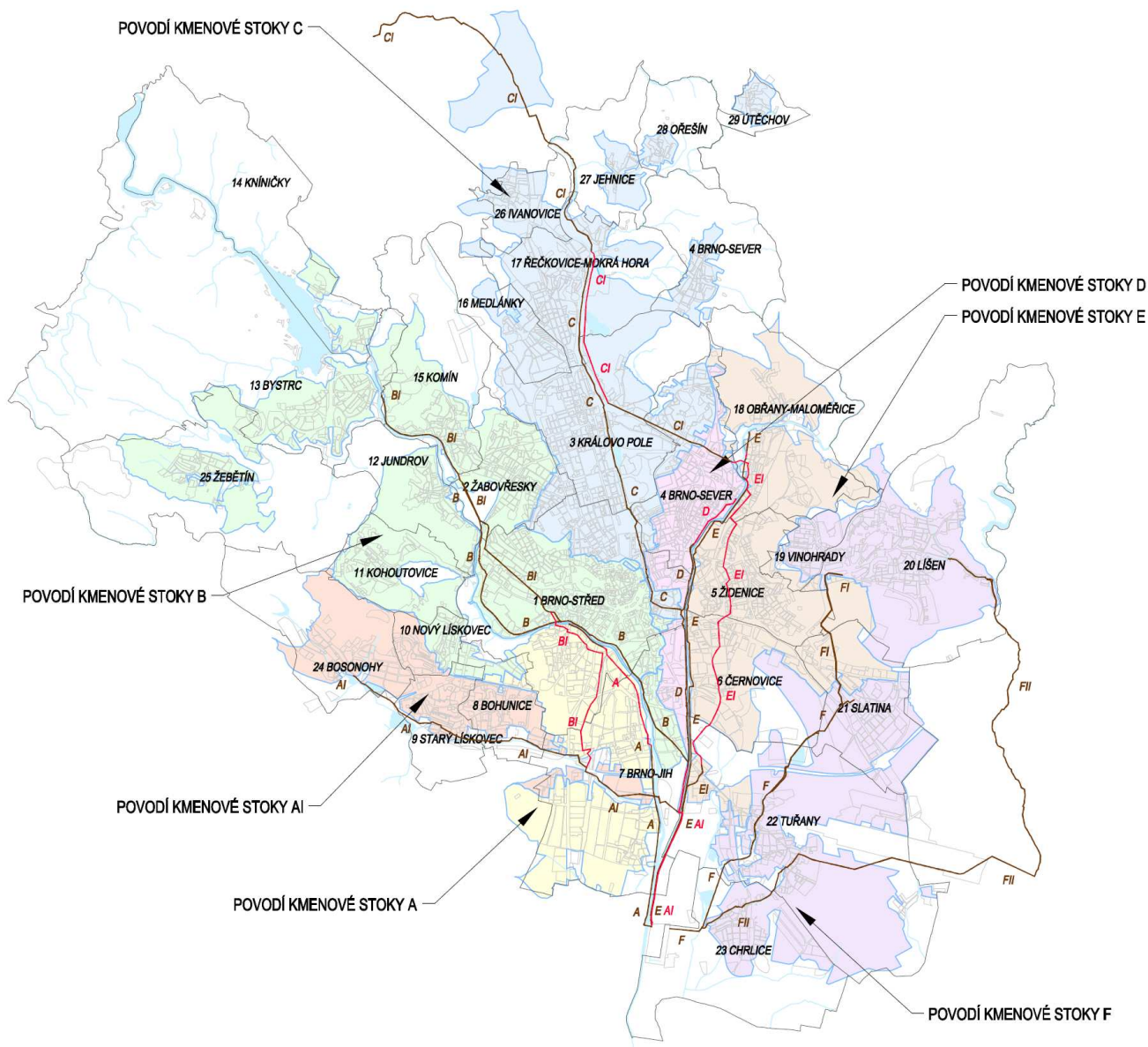
Odkanalizování území města Brna zajišťuje stoková síť, která odvádí odpadní vody od obyvatel, průmyslu, občanské vybavenosti a zemědělství na rekonstruovanou čistírnu odpadních vod v Modřicích (dále ČOV). Na ČOV jsou napojena další města a obce. Jsou to: Modřice, Kuřim, Česká, Moravské Knínice, Lipůvka, Rozdrojovice, Šlapanice, Bedřichovice, Podolí, Ponětovice, Ostopovice, Želešice a další obce jihovýchodně od Brna.

Kanalizační systém města Brna zahrnuje cca 1 000 km stok. Město Brno má z hlediska odkanalizování značnou nevýhodu v malé vodnosti v úvahu připadajících recipientů pro vypouštění a odlehčování odpadní vody, tj. řek Svratky, Svitavy a ostatních drobných vodních toků. Vlivem členitosti terénu (výškový rozdíl cca 200 metrů), převládá u brněnské kanalizace gravitační způsob odtoku odpadních vod.

Pro odkanalizování města Brna jsou charakteristické tři typy odvodňovacích soustav.

- Z období největšího rozmachu městské výstavby pochází **jednotná soustava**, která plošně zaujímá více než 2/3 dnes zastavěného území města Brna. Odpadní vody odtékají hlavními sběrači na ČOV. Stokový systém je doplněn kanalizačními objekty, např. odlehčovacími komorami, ve kterých dochází k redukci množství odpadních vod odlehčením do recipientu v době přívalových dešťů.
- Pro novější zastavěné plochy, zejména panelová sídliště, jsou vybudovány pro odvedení odpadních vod **oddílné kanalizační systémy**. Pro odvedení splaškových vod je vybudována splašková kanalizace. Stávající odvodnění bylo ponecháno k odvádění srážkových vod nebo byly dobudovány i dešťové stoky. Kmenové stoky splaškového systému slouží k převedení splaškových vod ze sídlištních aglomerací k ČOV. Úplný systém kmenových stok splaškového systému až na ČOV však není dosud dokončen a byl odsunut jako dlouhodobý výhled po roce 2050.
- V rozvojových plochách navrhovaných v rámci ÚPmB bude sloužit pro odvedení odpadních vod **oddílná kanalizace**. Pro odvedení splaškových vod bude vybudována splašková kanalizace. Do dokončení splaškového systému ve stabilizovaných plochách budou splaškové kmenové stoky napojeny i na kmenové stoky jednotné soustavy.
- Pro **odvádění dešťových vod** ze zastavitelných ploch a ploch přestavby je požadováno řešení zpoždování odtoku nebo ve vytipovaných plochách zasakování dešťových vod. Stoky dešťového systému mohou být napojeny na stávající stoky jednotné soustavy, na stávající dešťové stoky nebo můžou být zaústěny přímo do toku. Pro všechny možnosti je nutné řešení zpoždování odtoku dešťových vod. Pro veškeré plochy platí požadavek zajištění max. odtoku do 10,0 l/s.ha. Ve vhodných plochách bude navrženo zasakování. Součástí návrhu bude v dané ploše ověření hydrogeologických podmínek pro zasakování hydrogeologickým průzkumem.

Páteř stokového systému města Brna je tvořena šesti základními kmenovými stokami, které jsou doplněné systémem splaškových kmenových stok. Podél dvou hlavních recipientů města Brna – Svatky a Svitavy jsou vedeny kmenové stoky jednotné soustavy „A“, „B“, „C“, „D“, „E“ a tyto doplňují splaškové kmenové stoky „F“, „AI“, „BI“ (není dokončena), „CI“ (není dokončena), „EI“ (není dokončena), „FII“.



4.1.6.3. Zásobování plynem

Zemní plyn je pro město Brno dodáván z tranzitního plynovodu a nadřazené VVTL soustavy na jižní Moravě a podzemních zásobníků plynu Dolní Dunajovice a Hrušky. Pro město Brno jsou v současnosti realizovány dva primární zdroje z této soustavy:

- PRS Podolí
- PRS Velké Němčice (cca 20 km jižně od Brna)

V současné době lze pro potřebu města uvažovat až s odběrem max. 600 000 m³/hod, který je dostatečný i pro výhledové navýšení dle návrhu ÚPMB a není potřeba zajištění dalších zdrojů.

Koncepce zásobování plynem vlastních odběratelů ve městě spočívá ve vybudovaném vysokotlakém obchvatu východ – sever – jih kolem města. V blízkosti tohoto obchvatu jsou vybudovány regulační stanice VTL/STL. Velkoodběratelé na okrajích města jsou potom většinou napojeni přímo na vysokotlakou síť. Budování nových VTL RS je vyvoláno zejména požadavky na dodávku zemního plynu v místech výstavby průmyslových zón, komerčních a bytových center, které nejsou v dosahu místních STL a NTL sítí a je zachyceno v územním plánu.

Z regulačních stanic, situovaných poblíž vysokotlakého obchvatu, vychází síť středotlakých plynovodů jednak pro přímé zásobení odběratelů a jednak pro napájení regulačních stanic STL/NTL ve městě. Středotlaký plynovod tvoří v podstatě okružovou síť se vzájemným propojením. Samostatný celek tvoří středotlaká síť sídliště Lesná propojená s městskou sítí Líšeň a sídliště Kamenný vrch je

plyn přiveden ke kotelnám a vaření je el. energií. Další samostatnou středotlakou síť nepropojenou s městem tvoří systém v sídlišti Bystrc – Žebětín a Kohoutovice. Je snaha tyto sítě zokružovat s celým STL systémem města.

Ze STL/NTL regulačních stanic je proveden uliční rozvod nízkotlakého plynovodu pro zásobení obyvatel a dalších odběratelů. Nízkotlaká síť je zastaralá a je postupně rekonstruována včetně přípojek s přechodem na středotlakou síť mimo středu města a lokalit zásobených teplárnou.

4.1.6.4. Zásobování teplem

Výchozí stav zásobování teplem

Zdroje tepla

V současné době město zásobují teplem Teplárny Brno, a.s. a Spalovna komunálních odpadů – SAKO Brno. Teplárny provozují soustavu 4 základních zdrojů, navazující síť SCZT a téměř 200 místních zdrojů zásobujících sídlištní lokality sítěmi místního CZT. Spolupracujícím zdrojem do SCZT je Spalovna komunálních odpadů – SAKO Brno, která dodává tepelnou energii do parní sítě.

Základní zdroje:

- PŠ Provoz Špitálka
- PBS Provoz Brno – sever
- PČM Provoz Červený Mlýn
- PSB Provoz Staré Brno

Spolupracující zdroj:

- SAKO Spalovna a komunální odpady Brno, a.s.

Teplo ze základních zdrojů je dodáváno především do centrální části města a do sídlištních komplexů v jeho severní a východní části. Všechny základní zdroje a zdroje místního CZT ve městě Brně jsou dnes z ekologických důvodů převedeny na palivo zemní plyn, pouze výtopna Těšchlova využívá spalování biomasy (dřevní štěpka).

Tepelné sítě

Tepelné sítě SCZT – soustava se dělí podle druhu teplotnosného média na tepelné sítě parní a horkovodní.

Parní síť: parovody mají délku cca 94,3 km s max. DN 800. Tlak páry 0,9 MPa, teplota 200 – 220°C.

Horkovodní síť: Horkovody mají délku cca 78 km. Maximální dimenze je 2 × DN 700. Parametry jsou 130/70°C, tlaková úroveň PN 25, PN 16. Horkovodní sítě jsou dostatečně dimenzovány a mají kapacitní rezervu.

Tepelné sítě místního CZT – celková délka místních sekundárních sítí se pohybuje okolo 120 km topných kanálů.

Koncepce zásobování teplem

Pro zásobování nových rozvojových ploch teplem byla vždy zvažována možnost využití potenciálu stávajících tepelných zdrojů i tepelných sítí SCZT a místního CZT k připojení rozvojových ploch, které jsou v dosahu sítí SCZT, případně místního CZT.

Dalším kritériem pro zásobování teplem jednotlivých rozvojových ploch bylo předpokládané využití, struktura zástavby a výšková hladina zástavby. Zásobování teplem je navrženo v plochách:

- bydlení (vícepodlažního) a smíšeného bydlení,
- veřejné a komerční vybavenosti,
- nákupních a zábavních center a zvláštních areálů,
- výroby a skladování a lehké výroby.

V lokalitách vzdálených od stávajícího SCZT, případně místního CZT, byly navrženy místní centrální zdroje tepla. Předpokládaným palivem je zemní plyn, v jednom případě alternativně biomasa (štěpka).

Pro zásobování teplem byly některé sousední rozvojové plochy sloučeny do větších celků s přihlédnutím k předpokládanému využití.

Pro rozvojové plochy s předpokládaným tepelným příkonem větším než cca 1 000 kW a s vhodnou lokací bylo navrženo připojení na tepelné sítě SCZT, případně místního CZT dle níže uvedeného.

Pro rozvojové plochy s předpokládaným tepelným příkonem větším než cca 4 500 kW v lokalitách vzdálených od stávajícího SCZT, případně místního CZT, byly navrženy místní centrální zdroje tepla dle níže uvedeného.

Další opatření na soustavě SCZT

Zásobování teplem bylo řešeno v souladu s energetickou koncepcí města, takže mimo zásobování teplem rozvojových ploch jsou uvedeny ještě další plánovaná opatření na soustavě SCZT. Jsou to

- Horkovodního tepelný napáječ vedený z EDU do Brna (EK Brno, varianta V5). Pro dodávky tepla z EDU v systémech Tepláren Brno bude nezbytné provést některé úpravy v stávajících sítích SCZT, případně místního CZT.

- Propoj mezi SAKO a horkovodní sítí Líšeň, Vinohrady. Pro uskutečnění je nutné rozšíření HVS v prostoru SAKO Brno a vyvedení výkonu samostatnou potrubní větví.
- Propoj mezi SAKO a horkovodní sítí Bělohorská (EK Brno, varianta V1, V2 a V3). Pro uskutečnění bude nutné vybudovat horkovodní výměňkovou stanici v prostoru SAKO a vyvedení výkonu samostatnou potrubní větví.
- Přestavba soustavy SCZT z páry na HV. k realizaci bude postupně docházet v následujících oblastech – parovod Město, parovod Tábor 2, parovodu Sever a přestavba HVS v prostoru PŠ.

Poznámka:

Zásobování teplem lze obecně ve všech lokalitách řešit decentralizovaně. O tom, zda v navržených lokalitách bude skutečně vybudován místní centrální zdroj tepla s tepelnými sítěmi, bude rozhodovat více kritérií, zejména:

- množství investorů v dané lokalitě,
- rychlost „zaplnění“ dané lokality,
- zájem investorů o tento způsob zásobování teplem,
- zájem města jako případného investora (vlastníka) těchto tepelných systémů:
 - ◇ SCZT– systém centrálního zásobování teplem – v Brně 5 tepelných zdrojů a parní a horkovodní sítě,
 - ◇ místní CZT– místní zdroj tepla a tepelné sítě, např. kotelna zásobující část nebo celé sídliště, případně průmyslový areál.

4.1.6.5. Zásobování elektrickou energií

Současný stav zásobování města Brna elektrickou energií je na dobré úrovni. Energetická síť řešeného území je z technického pohledu organickou částí sítě republikové. ČEPS a.s. zajišťuje v rámci ČR přenos elektrické energie mezi jednotlivými výrobkami (elektrárnami) a odběrateli prostřednictvím sítě 400 kV a 220 kV. Součástí této sítě jsou i dvě níže uvedené transformovny 400/110 kV Čebín a Sokolnice.

Síť 110 kV

Území města Brna bude nadále zásobováno z dvojitého nadzemního vedení 110 kV, které tvoří okruh kolem řešeného území a je napájeno ze dvou transformoven 400/110 kV Čebín a Sokolnice.

Z tohoto okružního vedení je napájeno sedm distribučních transformoven 110/22 kV: MEY – Medlánky, BOB – Bohunice, KV – Komárov, BNT – Teplárna, BNC – Černovická terasa, LI – Líšeň, HUV – Husovice (Lesná), a sedm odběratelských transformoven 110/22 kV: ZET – Zetor, ZBB – Zbrojovka, VMA – Výtopna Maloměřice, CEMO – Cementárna Maloměřice, CML – Červený mlýn (transformovna k vyvedení výkonu teplárny), KPO – Královopolská strojárna, MED – Mělník Českých drah Modřice.

Pro rozvoj území budou budovány nové transformovny 110/22 kV. V okrajových částech území budou tyto připojeny k vedení 110 kV nadzemními vedeními, v centrální části pak vedeními podzemními s maximálním využitím kolektorové sítě.

Síť 22 kV

Stávající i nové transformovny 110/22kV budou napájecími uzly distribuční sítě 22 kV. Tato rozsáhlá síť bude pro rozvoj území rozšiřována zpravidla podzemními vedeními s maximálním využitím kolektorové sítě, pouze ve výjimečných případech vedeními nadzemními. V rozvojových lokalitách budou budovány nové transformovny 22/0,4 kV, které budou zajišťovat napájení koncových odběrných.

4.1.6.6. Telekomunikace

Stávající síť elektronických komunikací je organickou částí republikové (evropské, světové) sítě. Začlenění řešeného území do uvedeného celku je provedeno jednak podzemními vedeními, jednak obecně „vzdušnými“ sítěmi (radioreléové, rádiové, družicové atd.).

Pro rozvoj území bude posilována přenosová kapacita sítě jako celku.

V rozvojových lokalitách bude budována nová síť, která bude zajišťovat připojení nových účastníků. Tato síť bude opět budována jednak podzemními vedeními s maximálním využitím kolektorové sítě, jednak obecně „vzdušnými“ sítěmi (radioreléové, rádiové, družicové atd.).

4.1.6.7. Kolektory

Kolektorová síť města Brna je rozvíjena především v historickém jádru města. Zahrnuje síť primárních kolektorů a síť sekundárních kolektorů s nápojnými body mezi oběma systémy. Kolektory v sídlištích tvoří pouze lokální síť.

Kolektory jsou nákladné jak investičně tak provozně. Je proto nutné klást důraz na systémové využití stávajících staveb i přípravu nových – je potřeba stavět kolektory přednostně tam, kde je to důležité z hlediska systému. Tam, kde jsou kolektory systémově nevýznamné, je vhodnější použít jiné levnější alternativy. Současně je třeba sledovat využití prostorů stávajících kolektorů pro jednotlivé sítě a provádět změny na základě analýzy ve všech souvislostech navazujících tras.

Hlavní cíle rozvoje kolektorové sítě.

- průběžně aktualizovat dokumentaci využití prostoru stávajících primárních kolektorů,
- dosáhnout dalších nápojných bodů mezi primárním a sekundárním systémem kolektorů,
- uvedené stavby jsou vloženy do územního plánu, přestože samostatné investice na sítích a dopravních stavbách postoupily tak daleko, že se časová koordinace s možností využití kolektoru míjí (přichází v úvahu až po uplynutí životnosti nyní realizovaných kroků):
 - ◇ Primární kolektor Koliště II. stavba v trase ÚŠ2/Š16,
 - ◇ Primární kolektor v trase Š16/Š29,
 - ◇ Primární kolektor pod ulicí Husovou.
- v konceptu ÚPmB je nadále počítáno s Primárním kolektorem Radlas II,
- v konceptu ÚPmB je konkretizován primární kolektor mezi centrem města a lokalitou Sportovní – Červený mlýn.

4.1.6.8. Nakládání s odpady

Významnou součástí technické infrastruktury je nakládání s odpady. Vychází ze schválených dokumentů statutárního města Brna, z nichž nejdůležitější je Obecně závazná vyhláška č. 14/200, která stanovuje systém shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálního odpadu vznikajícího na území statutárního města Brna.

V územním plánu je vymezeno sedm hlavních sběrných středisek odpadů, rovnoměrně rozmístěných na zastavěném území města. Hlavní sběrná střediska odpadů jsou dopravně dobře přístupná a lokalizovaná tak, aby jejich provoz neohrožoval okolní využití území. Budou v nich umístěovány i mezideponie stavebního odpadu a kompostovatelného odpadu.

Stávající sběrná střediska odpadů (vhodná ke stabilizaci) jsou vyznačena ve výkresech **2.1. Hlavní výkres** a **O.1. Koordinační výkres**.

Odpad z údržby zeleně je kompostován na Černovické terase, v Centrální kompostárně Brno a.s. V této lokalitě budou rovněž soustředěny veškeré recyklace stavebního odpadu, sváženého z celého území Brna.

4.1.7. BILANCE PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

Tabulka 1: Bilance ploch s rozdílným způsobem využití.

Tabulka bilancí umožňuje porovnání výměr a vzájemných proporcí ploch s rozdílným způsobem využití mezi jednotlivými variantami a to pro stabilizované plochy, plochy přestavby a zastavitelné / návrhové plochy.

V tabulce je uvedena proporce ploch s rozdílným způsobem využití vzhledem k celkové výměře města.

Rozvojový potenciál znázorňuje podíl ploch zastavitelných a ploch přestavby ku stabilizovaným plochám. Rozvojový potenciál všech ploch se vzhledem k variantám pohybuje od 35 % ve Variantě I, 28 % ve Variantě II a 27 % ve Variantě III.

V tabulce jsou znázorněny a bilancovány skupiny ploch tak, jak odpovídá jejich zařazení dle kapitoly **4.1.1.1. Členění území na úrovni celkové koncepce města**.

Tabulka 1: Balance ploch s rozdílným způsobem využití

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ (RZV)		STABILIZOVANÉ PLOCHY						PLOCHY PŘESTAVBY						ZASTAVITELNĚ / NÁVRHOVÉ PLOCHY						PLOCHY CELKEM						ROZVOJOVÝ POTENCIÁL DLE PLOCH - RZV (%)		
		VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III		VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III		VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III		VARIANTA I		VARIANTA II		VARIANTA III				
		ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	VAR I	VAR II	VAR III
REZIDENČNÍ PL.	B – PLOCHY BYDLENÍ	2 480	15%	2 480	14%	2 486	14%	35	5%	19	3%	26	4%	804	16%	602	14%	488	12%	3 320	15%	3 102	14%	3 000	13%	34%	25%	21%
	C – PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	321	2%	324	2%	322	2%	128	19%	145	22%	159	22%	120	2%	118	3%	123	3%	569	3%	587	3%	603	3%	77%	81%	87%
	celkem rezidenční plochy	2 801	16%	2 805	16%	2 808	16%	163	1%	164	1%	185	1%	924	5%	721	4%	611	4%	3 889	17%	3 690	16%	3 603	16%	39%	32%	28%
OBČANSKÉ VYBAVENÍ	V – PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	658	4%	688	4%	692	4%	56	8%	24	4%	36	5%	201	4%	190	4%	207	5%	914	4%	902	4%	935	4%	39%	31%	35%
	W – PLOCHY KOMERČNÍ VYBAVENOSTI	193	1%	163	1%	163	1%	178	27%	98	15%	102	14%	209	4%	153	4%	151	4%	581	3%	414	2%	416	2%	201%	154%	154%
	X – PLOCHY NÁKUPNÍCH A ZÁBAVNÍCH CENTER A ZVLÁŠTNÍCH AREÁLŮ	97	1%	96	1%	94	1%	0	0%	0	0%	0	0%	111	2%	80	2%	111	3%	208	1%	176	1%	205	1%	115%	83%	118%
	S – PLOCHY SPORTU	314	2%	306	2%	308	2%	42	6%	18	3%	33	5%	194	4%	223	5%	209	5%	551	2%	546	2%	550	2%	75%	79%	79%
	celkem občanské vybavení	1 262	7%	1 253	7%	1 257	7%	276	2%	140	1%	171	1%	716	14%	646	15%	677	17%	2 253	10%	2 039	9%	2 105	9%	79%	63%	68%
	VÝROBA	P – PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	144	1%	232	1%	202	1%	0	0%	4	1%	4	1%	421	8%	299	7%	242	6%	565	2%	535	2%	448	2%	292%	131%
E – PLOCHY LEHKÉ VÝROBY		388	2%	572	3%	530	3%	15	2%	135	20%	135	19%	326	7%	348	8%	308	8%	730	3%	1 055	5%	973	4%	88%	84%	84%
celkem výroba		533	3%	804	4%	732	4%	15	2%	139	21%	139	19%	747	15%	647	15%	550	14%	1 295	6%	1 590	7%	1 421	6%	143%	98%	94%
Y – PLOCHY TRANSFORMACE		0	0%	0	0%	0	0%	325	49%	96	14%	93	13%	0	0%	0	0%	0	0%	325	1%	96	0%	93	0%	X	X	X
CELKEM PLOCHY ZÁSTAVBY		4 595	27%	4 862	29%	4 797	28%	780	5%	540	3%	587	3%	2 387	14%	2 013	12%	1 838	11%	7 762	34%	7 415	43%	7 222	42%	69%	53%	51%
T – PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY		115	1%	95	1%	105	1%	1	0%	2	0%	2	0%	29	1%	34	1%	25	1%	145	1%	131	1%	132	1%	26%	38%	26%
D – PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY		1 405	8%	1 429	8%	1 424	8%	97	15%	95	14%	98	14%	681	14%	628	15%	637	16%	2 182	10%	2 152	9%	2 158	9%	55%	51%	52%
VP	O – PLOCHY VEŘEJNÉ OBSLUHY ÚZEMÍ	860	5%	861	5%	856	5%	35	5%	33	5%	31	4%	205	4%	191	4%	164	4%	1 100	5%	1 086	5%	1 051	5%	28%	26%	23%
	Z – PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	323	2%	313	2%	319	2%	70	11%	95	14%	92	13%	814	16%	662	15%	611	15%	1 206	5%	1 070	5%	1 021	4%	274%	241%	221%
	celkem veřejná prostranství (VP)	1 183	7%	1 175	7%	1 175	6%	106	16%	127	19%	123	17%	1 018	20%	854	20%	775	19%	2 307	10%	2 156	9%	2 073	9%	95%	83%	76%
CELKEM PLOCHY INFRASTRUKTURY		2 702	16%	2 699	16%	2 704	16%	203	1%	225	1%	222	1%	1 728	10%	1 516	9%	1 437	8%	4 634	20%	4 440	26%	4 363	26%	71%	64%	61%
REKREACE	R – PLOCHY REKREACE	133	1%	147	1%	147	1%	0	0%	0	0%	0	0%	39	1%	53	1%	41	1%	172	1%	200	1%	188	1%	29%	36%	28%
	I – PLOCHY ZAHRÁDEK	543	3%	619	3%	704	4%	0	0%	0	0%	0	0%	57	1%	45	1%	45	1%	600	3%	664	3%	749	3%	10%	7%	6%
	celkem rekreace	676	4%	766	4%	851	5%	0	0%	0	0%	0	0%	96	2%	98	2%	86	2%	772	3%	864	4%	937	4%	14%	13%	10%
L – PLOCHY LESNÍ		6 355	37%	6 352	35%	6 358	35%	-	-	-	-	-	-	199	4%	174	4%	186	5%	6 554	29%	6 526	28%	6 544	29%	3%	3%	3%
K – PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ		414	2%	425	2%	423	2%	-	-	-	-	-	-	547	11%	462	11%	489	12%	962	4%	887	4%	912	4%	132%	109%	116%
A – PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ		1 853	11%	2 418	13%	2 556	14%	-	-	-	-	-	-	0	0%	0	0%	0	0%	1 853	8%	2 418	11%	2 556	11%	0%	0%	0%
H – PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ		458	3%	465	3%	456	3%	-	-	-	-	-	-	38	1%	34	1%	34	1%	496	2%	499	2%	490	2%	8%	7%	7%
CELKEM PLOCHY VOLNÉ		9 756	57%	10 426	61%	10 643	62%							880	5%	768	5%	795	5%	10 637	47%	11 194	66%	11 438	67%	9%	7%	7%
PLOCHY CELKEM		17 049	100%	17 977	100%	18 143	100%	979	100%	755	100%	808	100%	4 992	100%	4 287	100%	4 069	100%	23 020	100%	23 020	100%	23 020	100%	35%	28%	27%

Tabulky 2, 3, 4: Porovnání bilancí ploch konceptu ÚPmB a stávajících ploch dle ÚAP 2008.

Vyhodnocení rozdílů bilancí ploch konceptu ÚPmB a bilancí stavu území dle ÚAP 2008 je nutné vnímat pouze orientačně. Skladba typů ploch s rozdílným způsobem využití a podmínky jejich využití pro koncept ÚPmB a ÚAP 2008 nevycházejí z identických pravidel a přiřazení typů ploch z obou dokumentů vykazuje určité nepřesnosti. Nejzásadnější rozdíly v metodikách vymezení ploch byly eliminovány odborným zásahem do bilancí některých ploch ÚAP 2008 tak, aby výsledky vyhodnocení co nejvíce vypovídaly o změnách výměr jednotlivých ploch konceptu ÚPmB oproti současnému stavu. Jedná se o tyto zásahy:

- 1/3 ploch smíšených je porovnávána s plochami komerční vybavenosti a 2/3 s plochami smíšenými obytnými. Podmínky využití ploch smíšených v ÚAP umožňují oproti konceptu ÚPmB vyšší míru umístění komerční vybavenosti,
- plocha BVV byla převedena z ploch veřejné vybavenosti do ploch komerčních tak, jak odpovídá vymezení v konceptu ÚPmB,
- plochy zahrádek nebyly rámci ÚAP bilancovány. Jako stavová hodnota byla proto použita výměra z dokumentu Vyhodnocení zahrádkářských lokalit na území města Brna (Ageris 2006) zvětšená o výměru zahrádek v oblasti Brněnské přehrady, které nebyly do dokumenty zahrnuty. O tuto plochu byla snížena výměra ploch ZPF z ÚAP 2008.

Tabulky bilancí jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití jsou zpracovány do příslušných kapitol. V těchto kapitolách je také provedeno vyhodnocení změn ve výměrách ploch pro jednotlivé funkce.

Tabulka 2: Porovnání bilancí ploch varianty I konceptu ÚPmB a stávajících ploch dle ÚAP 2008

KONCEPT ÚPmB				ÚAP 2008		SROVNÁNÍ KONCEPTU A STAVU DLE ÚAP 2008			
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ (RZV)		STABILIZOVANÉ PLOCHY	PLOCHY CELKEM	FUNKČNÍ PLOCHY	STÁVAJÍCÍ PLOCHY	ROZDÍL MEZI STABILIZOVANÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI		ROZDÍL MEZI CELKOVÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI	
		ha	ha		ha				
REZIDENČNÍ PL.	B – PLOCHY BYDLENÍ	2 480	3 320	PLOCHY BYDLENÍ	2 601	-121	95%	719	128%
	C – PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	321	569	2/3 PLOCH SMÍŠENÝCH	371	-50	87%	198	153%
	<i>celkem plochy rezidenční</i>	2 801	3 889		2 972	-171	94%	917	131%
OBČANSKÉ VYBAVENÍ	V – PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	658	914	PLOCHY VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ PLOCHY HŘBITOVŮ PLOCHY SPECIFICKÉHO VYBAVENÍ BEZ BVV	795	-137	83%	119	115%
	W – PLOCHY KOMERČNÍ VYBAVENOSTI	193	581	1/3 PLOCH SMÍŠENÝCH A BVV	238	52	122%	550	331%
	X – PLOCHY NÁKUPNÍCH A ZÁBAVNÍCH CENTER A ZVLÁŠTNÍCH AREÁLŮ	97	208						
	S – PLOCHY SPORTU	314	551	PLOCHY SPORTU A REKREACE	301	13	104%	250	183%
	<i>celkem občanské vybavení</i>	1 262	2 253		1 334	-72	95%	919	169%
VÝROBA	P – PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	144	565	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	1 140	-607	47%	155	114%
	E – PLOCHY LEHKÉ VÝROBY	388	730						
	<i>celkem výroba</i>	533	1 295		1 140	-607	47%	155	114%
Y – PLOCHY TRANSFORMACE		0	325						
PLOCHY ZÁSTAVBY		4 595	7 762		5 446	-851	84%	2 316	143%
T – PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY		115	145	PLOCHY TECHNICKÉHO VYBAVENÍ	154	-39	74%	-9	94%
D – PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY		1 405	2 182	PLOCHY DOPRAVY PLOCHY ŽELEZNICE PLOCHY SEGREGOVANÉ TRAMVAJE	692	713	203%	1 490	315%
VP	O – PLOCHY VEŘEJNÉ OBSLUHY ÚZEMÍ	860	1 100	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - ZÁKOS VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - OSTATNÍ	1898	-1 038	45%	-798	58%
	Z – PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	323	1 206	PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ PLOCHY PARKŮ	468	-145	69%	738	258%
PLOCHY INFRASTRUKTURY		2 702	4 634		3212	-510	84%	1 422	144%
REKREACE	R – PLOCHY REKREACE	133	172						
	I – PLOCHY ZAHRÁDEK	543	600	PLOCHY ZAHRÁDEK	1 377	-834	39%	-777	44%
	<i>celkem rekreace</i>	676	772		1 377	-701	49%	-605	56%
L – PLOCHY LESNÍ		6 355	6 554	PLOCHY LESŮ	6 370	-15	100%	184	103%
K – PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ		414	962	PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	560	-146	74%	402	172%
A – PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ		1 853	1 853	PLOCHY ZPF - BEZ ZAHRÁDEK	5 168	-3 315	36%	-3 315	36%
H – PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ		458	496	VODNÍ PLOCHY	482	-24	95%	14	103%
CELKEM PLOCHY VOLNÉ		9 756	10 637		13957	-5 035	70%	-4 097	76%
				PLOCHY TĚŽBY	157	X	X	X	X
				PLOCHY URBÁNNÍCH LAD	212	X	X	X	X
				PLOCHY NEVYUŽITÉ	36	X	X	X	X
PLOCHY CELKEM		17 049	23 020		23 020	-5 971	74%	0	100%

Tabulka 3: Porovnání bilancí ploch varianty II konceptu ÚPmB a stávajících ploch dle ÚAP 2008

KONCEPT ÚPmB				ÚAP 2008		SROVNÁNÍ KONCEPTU A STAVU DLE ÚAP 2008			
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ (RZV)		STABILIZOVANÉ PLOCHY	PLOCHY CELKEM	FUNKČNÍ PLOCHY	STÁVAJÍCÍ PLOCHY	ROZDÍL MEZI STABILIZOVANÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI		ROZDÍL MEZI CELKOVÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI	
		ha	ha		ha				
REZIDENČNÍ PL.	B – PLOCHY BYDLENÍ	2 480	3 102	PLOCHY BYDLENÍ	2 601	-121	95%	501	119%
	C – PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	324	587	2/3 PLOCH SMÍŠENÝCH	371	-47	87%	216	158%
	<i>celkem plochy rezidenční</i>	2 805	3 690		2 972	-167	94%	718	124%
OBČANSKÉ VYBAVENÍ	V – PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	688	902	PLOCHY VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ PLOCHY HŘBITOVŮ PLOCHY SPECIFICKÉHO VYBAVENÍ BEZ BVV	795	-107	87%	107	113%
	W – PLOCHY KOMERČNÍ VYBAVENOSTI	163	414	1/3 PLOCH SMÍŠENÝCH A BVV	238	21	109%	352	248%
	X – PLOCHY NÁKUPNÍCH A ZÁBAVNÍCH CENTER A ZVLÁŠTNÍCH AREÁLŮ	96	176						
	S – PLOCHY SPORTU	306	546	PLOCHY SPORTU A REKREACE	301	5	102%	245	182%
	<i>celkem občanské vybavení</i>	1 253	2 039		1 334	-81	94%	705	153%
VÝROBA	P – PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	232	535	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	1 140	-336	71%	450	140%
	E – PLOCHY LEHKÉ VÝROBY	572	1 055						
	<i>celkem výroba</i>	804	1 590		1 140	-336	71%	450	140%
Y – PLOCHY TRANSFORMACE		0	96						
PLOCHY ZÁSTAVBY		4 862	7 415		5 446	-584	89%	1 969	136%
T – PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY		95	131	PLOCHY TECHNICKÉHO VYBAVENÍ	154	-59	62%	-23	85%
D – PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY		1 429	2 152	PLOCHY DOPRAVY PLOCHY ŽELEZNICE PLOCHY SEGREGOVANÉ TRAMVAJE	692	737	207%	1 460	311%
VP	O – PLOCHY VEŘEJNÉ OBSLUHY ÚZEMÍ	861	1 086	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - ZÁKOS VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - OSTATNÍ	1898	-1 037	45%	-812	57%
	Z – PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	313	1 070	PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ PLOCHY PARKŮ	468	-155	67%	602	229%
PLOCHY INFRASTRUKTURY		2 699	4 440		3212	-513	84%	1 228	138%
REKREACE	R – PLOCHY REKREACE	147	200						
	I – PLOCHY ZAHRÁDEK	619	664	PLOCHY ZAHRÁDEK	1 377	-758	45%	-713	48%
	<i>celkem rekreace</i>	766	864		1 377	-611	56%	-513	63%
L – PLOCHY LESNÍ		6 352	6 526	PLOCHY LESŮ	6 370	-18	100%	156	102%
K – PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ		425	887	PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	560	-135	76%	327	158%
A – PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ		2 418	2 418	PLOCHY ZPF - BEZ ZAHRÁDEK	5 168	-2 750	47%	-2 750	47%
H – PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ		465	499	VODNÍ PLOCHY	482	-17	96%	17	104%
CELKEM PLOCHY VOLNÉ		10 426	11 194		13957	-4 290	75%	-3 476	80%
				PLOCHY TĚŽBY	157	X	X	X	X
				PLOCHY URBÁNNÍCH LAD	212	X	X	X	X
				PLOCHY NEVYUŽITÉ	36	X	X	X	X
PLOCHY CELKEM		17 977	23 020		23 020	-5 043	78%	0	100%

Tabulka 4: Porovnání bilancí ploch varianty III konceptu ÚPmB a stávajících ploch dle ÚAP 2008

KONCEPT ÚPmB				ÚAP 2008		SROVNÁNÍ KONCEPTU A STAVU DLE ÚAP 2008			
PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ (RZV)		STABILIZOVANÉ PLOCHY	PLOCHY CELKEM	FUNKČNÍ PLOCHY	STÁVAJÍCÍ PLOCHY	ROZDÍL MEZI STABILIZOVANÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI		ROZDÍL MEZI CELKOVÝMI A STÁVAJÍCÍMI PLOCHAMI	
		ha	ha		ha				
REZIDENČNÍ PL.	B – PLOCHY BYDLENÍ	2 486	3 000	PLOCHY BYDLENÍ	2 601	-115	96%	399	115%
	C – PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	322	603	2/3 PLOCH SMÍŠENÝCH	371	-49	87%	232	163%
	<i>celkem plochy rezidenční</i>	2 808	3 603		2 972	-164	94%	631	121%
OBČANSKÉ VYBAVENÍ	V – PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI	692	935	PLOCHY VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ PLOCHY HŘBITOVŮ PLOCHY SPECIFICKÉHO VYBAVENÍ BEZ BVV	795	-103	87%	140	118%
	W – PLOCHY KOMERČNÍ VYBAVENOSTI	163	416	1/3 PLOCH SMÍŠENÝCH A BVV	238	19	108%	383	261%
	X – PLOCHY NÁKUPNÍCH A ZÁBAVNÍCH CENTER A ZVLÁŠTNÍCH AREÁLŮ	94	205						
	S – PLOCHY SPORTU	308	550	PLOCHY SPORTU A REKREACE	301	7	102%	249	183%
	<i>celkem občanské vybavení</i>	1 257	2 105		1 334	-77	94%	771	158%
VÝROBA	P – PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	202	448	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	1 140	-408	64%	281	125%
	E – PLOCHY LEHKÉ VÝROBY	530	973						
	<i>celkem výroba</i>	732	1 421		1 140	-408	64%	281	125%
Y – PLOCHY TRANSFORMACE		0	93						
PLOCHY ZÁSTAVBY		4 797	7 222		5 446	-649	88%	1 776	133%
T – PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY		105	132	PLOCHY TECHNICKÉHO VYBAVENÍ	154	-49	68%	-22	86%
D – PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY		1 424	2 158	PLOCHY DOPRAVY PLOCHY ŽELEZNICE PLOCHY SEGREGOVANÉ TRAMVAJE	692	732	206%	1 466	312%
VP	O – PLOCHY VEŘEJNÉ OBSLUHY ÚZEMÍ	856	1 051	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - ZÁKOS VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - OSTATNÍ	1898	-1 042	45%	-847	55%
	Z – PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ	319	1 021	PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ PLOCHY PARKŮ	468	-149	68%	553	218%
PLOCHY INFRASTRUKTURY		2 704	4 363		3212	-508	84%	1 151	136%
REKREACE	R – PLOCHY REKREACE	147	188						
	I – PLOCHY ZAHRÁDEK	704	749	PLOCHY ZAHRÁDEK	1 377	-673	51%	-628	54%
	<i>celkem rekreace</i>	851	937		1 377	-526	62%	-440	68%
L – PLOCHY LESNÍ		6 358	6 544	PLOCHY LESŮ	6 370	-12	100%	174	103%
K – PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ		423	912	PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ	560	-137	75%	352	163%
A – PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ		2 556	2 556	PLOCHY ZPF - BEZ ZAHRÁDEK	5 168	-2 612	49%	-2 612	49%
H – PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁŘSKÉ		456	490	VODNÍ PLOCHY	482	-26	95%	8	102%
CELKEM PLOCHY VOLNÉ		10 643	11 438		13957	-3 987	76%	-3 147	82%
				PLOCHY TĚŽBY	157	X	X	X	X
				PLOCHY URBÁNNÍCH LAD	212	X	X	X	X
				PLOCHY NEVYUŽITÉ	36	X	X	X	X
PLOCHY CELKEM		17 977	23 020		23 020	-5 043	78%	0	100%

4.2. VÝROK

4.2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ROZVOJE ÚZEMÍ MĚSTA, OCHRANY A ROZVOJE JEHO HODNOT

4.2.1.1. Základní principy koncepce rozvoje města

Zásady koncepce rozvoje města

Hlavním cílem všech tří variant konceptu územního plánu je **udržení rovnováhy mezi zastavěným územím a jeho rozvojem na straně jedné a výjimečným přírodním zázemím města a jeho ochranou na straně druhé.**

Uvedený hlavní cíl sdílí všechny tři varianty konceptu, jeho naplňování se liší ve směřování nových zastavitelných ploch. Naopak ochrana přírodního zázemí a s tím související nezastavitelnost území je invariantní.

Naplnění hlavního cíle sleduje územní plán v dílčích cílech:

- ochrana přírodního potenciálu
- rozvoj kompaktního města
- vytvoření funkčně a prostorově vyváženého města
- vytvoření územních podmínek pro rozvoj vzdělání a obchodu

Ochrana přírodního potenciálu

Přírodní potenciál města Brna je vzhledem k jeho vysoké hodnotě nutno chránit. Je zásadní podmínkou udržitelnosti rozvoje města, podmiňuje kvalitu jeho obytného prostředí a umožňuje velmi žádané formy rekreace ve volné harmonické krajině s množstvím přírodně cenných částí.

Ochrana a využití přírodního potenciálu krajiny na rozhraní Dyjsko-svrateckého úvalu a Brněnské vrchoviny je zajištěna v územním plánu vymezením nezastavitelného území a os přírodního propojení.

Rozvoj kompaktního města

V územním plánu je podporován rozvoj kompaktního města následujícími způsoby:

- Vymezením vhodných zastavitelných ploch jako protiváha dekoncentraci a suburbanizaci. Zastavitelné plochy jsou navrhovány vždy uvnitř nebo v přímé návaznosti na zastavěné území, nevytváří samostatné enklávy v nezastavěném území. Zásadním způsobem je omezen rozsah zahrádek uvnitř zastavěného území města. Charakteristickými takto využitými územími jsou např. Červený kopec, Žlutý kopec a Kraví Hora. Zastavitelné plochy uvnitř dnes souvisle zastavěného území se vyskytují v menším rozsahu a jsou navrženy k intenzivnímu využití (rozvojové plochy uvolněné přestavbou železničního uzlu, Černovice – Kaménky, Komárov – Kširova, Hněvkovského, Tuřany, Holásky).
- Revitalizací – plochy přestavby opouštěných výrobních areálů, drážních pozemků, uvolňovaných ploch armády a zemědělských areálů na území města. Jedná se zejména o oblast posvitavské průmyslové zóny (Husovice, Zábrdovice, Trnitá, Komárov), dále Králova Pole, Černých Polí a ve východním segmentu města Líšně a Slatiny.
- Intenzifikací využití stabilizovaných ploch stanovenými specifikacemi prostorového využití s cílem umožnit uspokojování rozvojových potřeb města v území určeném k zástavbě a zamezit tak tlakům na rozšiřování města do volného území.

Vytvoření funkčně a prostorově vyváženého města

- Je omezeno rozšiřování zastavěného území severním a západním směrem do ploch chráněného přírodního zázemí a převážná většina zastavitelných ploch je vymezena směrem jižním, jihovýchodním a východním s cílem zefektivnit fungování dopravních, energetických a vodo hospodářských systémů města.
- Přesun ploch výrobních do jižního a jihovýchodního segmentu města je doprovázen adekvátní nabídkou ploch pro bydlení ve vhodných lokalitách (Líšeň, Tuřany, Chrlice, Dolní Heršpice – Přízřenice) a současně nabídkou rozsáhlých ploch pro rekreační a volnočasové aktivity (oblast Jižních jezer, Černovická terasa) a plochy významné veřejné vybavenosti (Líšeň – pod Stránskou skálou).
- V jihozápadním segmentu města je navrženo zejména nové rozvojové území pro bydlení v Bosonohách a souběžný rozvoj ploch komerčních a veřejné vybavenosti při ulici Pražské.

Vytvoření územních podmínek pro rozvoj vzdělání a obchodu

- Jsou vytvářeny územní podmínky zejména pro rozvoj vysokého školství a navazujících výzkumných a vědeckých zařízení, pro dokončení obou hlavních univerzitních kampusů MU a VUT a možný rozvoj MZLU v přestavbovém území kasáren v Černých Polích. Nově je ve Variantě I a III navržena plocha pro další univerzitní kampus nebo jiné zařízení regionálního významu v Líšni pod Stránskou skálou a ve Variantě II u Leskavy v Dolních Heršpicích.

- Jsou zajištěny územní potřeby rozvoje areálu Veletrhů Brno. Pro další rozvoj obchodních aktivit a s nimi souvisejícími logistickými zařízeními jsou navrženy nové rozsáhlé plochy v jihovýchodním segmentu města v oblasti letiště Tuřany. Tyto plochy mají v jednotlivých variantách rozdílný rozsah.

4.2.1.2. Hodnoty města a jejich ochrana

Hodnoty města jsou rozděleny v územním plánu na dvě skupiny.

- Hodnoty, které mají stanovenou zákonnou ochranu různé úrovně a mají pro rozvoj území charakter limitů (hodnoty zákonné).
- Hodnoty, vyplývající ze zadání územního plánu a z odborného názoru zpracovatele konceptu územního plánu (hodnoty navržené k ochraně a rozvoji).

Hodnoty zákonné

Tyto hodnoty jsou podrobně specifikovány v Územně analytických podkladech a jejich ochrana je promítnuta do příslušných kapitol konceptu.

Hodnoty navržené k ochraně a rozvoji územním plánem

Hodnoty navržené k územní ochraně a rozvoji byly stanoveny na základě požadavků zadání a odborného názoru zpracovatele. Podmínky pro jejich ochranu a rozvoj jsou zajištěny zejména správně vymezenými typy ploch s rozdílným způsobem využití a jejich regulativy.

Hodnoty dělíme do následujících skupin:

- Hodnota celkového uspořádání města
- Hodnoty hmotné povahy urbanistické
- Hodnoty hmotné povahy přírodní
- Hodnoty nehmotné

HODNOTA CELKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

Hodnota celkového uspořádání města spočívá zejména:

- ve vnímání urbanizačního jádra města na vyvýšeninách ležících na rozhraní dvou rozdílných krajinných typů,
- v pronikání výběžků vysočin ze severu a západu hluboko do území města,
- v prostorovém působení údolních niv a terénních zářezů řek Svratky a Svitavy při průchodu územím města,
- v pohledově nezastavěných exponovaných svazích zářezů řek a samostatných vyvýšenin na území města,
- v kontinuálně se rozvíjejícím radiálně okružním komunikačním systému a na jeho skeletu vzniklé stavební struktuře,
- v kompaktním způsobu zástavby kolem historického jádra města,
- ve svébytné identitě městských subcenter a center bývalých příměstských obcí.

Ochrana těchto hodnot a jejich rozvoj je předmětem řešení celého konceptu nového územního plánu a je dokladována ve výkresech č. S.1. **Krajinná a urbánní osnova – schéma a 2.1. Hlavní výkres.**

HODNOTY URBANISTICKÉ

Historicky a kulturně hodnotné struktury zástavby

- **Hodnotná bloková struktura zástavby** rozvinutá především v sekundárním prstenci kolem historického jádra města v 19. a 1. polovině 20. století. V těchto stabilizovaných plochách jsou stanoveny takové podmínky využití území a prostorové regulace, které při přiměřené intenzifikaci zachovají jejich urbanistické hodnoty.
- **Historická jádra původních sídel:** Jedná se o centrální oblasti především bývalých předměstských obcí, které si dosud zachovávají svoji identitu. Důraz je kladen především na ochranu veřejných prostranství těchto území. Zvyšování intenzity využití převážně stabilizovaných ploch je možné pouze přiměřeně; s ohledem na zachování cenných stavebních struktur jsou stanoveny prvky prostorové regulace.

Radiálně okružní uspořádání města

- **Radiálně okružní dopravní systém** je základem prostorových vztahů města a logického formování jeho rozvoje. Bude dokompleťován v jižní části města v souvislosti s přestavbou železničního uzlu a navazujících dopravních systémů a nových rozvojových ploch a dále rozvíjen i v okrajových částech města.

Stavební a stavebně přírodní dominanty

Charakteristický obraz města je vytvářen především brněnskou vedutou s pevností Špilberk a chrámem sv. Petra a Pavla na Petrově. Její ochrana vyplývá z umístění na ploše Městské památkové rezervace a podmínkami zde platnými. Vedle historické veduty musí být

na území města chráněny další stavební (např. areál BVV) a stavebně přírodní dominanty (např. Wilsonův vrch s objektem biskupského gymnázia, hvězdárna). Jejich ochrana je zajištěna nástroji územního plánu, tj. volbou vhodných ploch s rozdílným způsobem využití a prostorovou regulací ploch v okolí dominant, případně vyloučením zastavitelných ploch v jejich blízkosti.

Pohledově významné plochy

Pohledově významné plochy se vyskytují jak v území volném, tak v území určeném k zástavbě a na různých typech ploch s rozdílným způsobem využití.

Principy ochrany pohledově významných ploch

- posuzovat přípustnost výškových staveb umísťovaných v územích určených k zástavbě navazujících na dolní okraje vymezených pohledově významných ploch z hlediska narušení jejich kompaktnosti a dominance,
- posuzovat přípustnost všech staveb umísťovaných v územích určených k zástavbě navazujících na horní okraje vymezených pohledově významných ploch z hlediska narušení jejich kompaktnosti a dominance,
- v územích určených v zástavbě umístěných ve vymezených pohledově významných plochách umísťovat zejména zástavbu rodinnou s vysokým podílem zeleně.

Významné vyhlídkové body na vedutu města

Prostorový obraz krajiny města Brna je tvořen zejména:

- výrazným přírodním rámcem projevujícím se zejména modelací pohledově významných ploch,
- výrazným motivem Brněnské veduty, tj. společným působení přírodních vrchů a stavebních dominant Petrova a Špilberku,
- modelací terénu výrazného přesto však poměrně širokého rozhraní dvou geomorfologických jednotek – Česká Vysočina a Západní Karpaty.

Ochrana těchto prvků je zajišťována zejména posuzováním přípustnosti výškových staveb v území určeném k zástavbě.

Pro posuzování umísťování výškových staveb byla v konceptu vybrána následující stanoviště chráněných pohledů:

- Červený kopec
- Kohoutovice – Myslivna
- Sadová
- Bílá Hora
- Bývalá přerovská trať – most přes Svratku
- Veškeré budovy umísťované v plochách chráněných pohledů musí být posuzovány z hlediska možné kolize s vedutou města.

Významné městské prostory – náměstí, městské třídy a bulváry, městské parky

Nejhodnotnější městské veřejné prostory jsou součástí historického jádra města. Jsou to hlavní náměstí (Nám. Svobody, Zelný trh, Dominikánské nám.) a okružní třída s městskými parky na půdorysu bývalého městského opevnění. Z tohoto jádra vybíhají radiály městských tříd, spojujících městská subcentra a dále centra bývalých předměstských obcí. Jsou to zejména radiály:

- Veveří – Minská – Hlavní,
- Lidická – Štefánikova – Palackého,
- Milady Horákové – Merhautova
- Cejl – Vranovská/Zábrdovická,
- Křenová – Olomoucká,
- Plotní – Hněvkovského.
- Nové Sady – Renneská,
- Pekařská – Mendlovo náměstí – Hlinky/Vídeňská.

Tyto radiály jsou spojeny **Malým městským okruhem**, tvořeným ulicemi Kotlářská, Úvoz, Mendlovo nám., Poříčí, Opuštěná, Novou městskou třídou spojující ulici Sportovní (Svitavskou radiálu) na severu a Plotní/Dornych na jihu. Historické radiály napojují zejména původní samostatná města Královo Pole a Husovice s jejich cennými urbanistickými centrálními prostranstvími (Slovanské náměstí, Nám. Republiky).

Nové významné městské prostory jsou umístěny v rozvojové oblasti uvolněné v souvislosti s přestavbou železničního uzlu – projekt Europoint. Urbanistickou páteř území tvoří městský bulvár spojující okružní třídu pod Petrovem s novým osobním nádražím a pokračující přes řeku Svratku k ulici Heršpické k M-paláci. Zde vzniká nová významná radiála ulice Heršpická – Vídeňská, určená pro soustředění obchodních a administrativních center včetně výškových budov.

Nové městské třídy jsou navrženy na jihu města kolem radiál obsluhujících navrhované zastavitelné plochy – ulice Vodařská, Kšírova, Havránkova, další vzniknou jednak revitalizací ulice Jihlavské a Pražské na západě města, jednak v největších nových zastavitelných plochách na východě v prostoru mezi Líšní a Stránskou skálou. Součástí těchto ploch budou také nové městské parky. Na severu města je jediným novým rozvojovým územím plocha mezi Medládkami, Řečkovice a Ivanovicemi s páteří ve směru sever – jih a potenciálem pro veřejné prostory v areálu bývalých řečkovických kasáren. Potenciál pro umísťování nových významných městských prostranství mají

také přestavbová území, a to zejména v oblasti posvitavské průmyslové zóny a některých velkých solitérních lokalitách (bývalé kasárny v zastavěném zemí).

HODNOTY PŘÍRODNÍ

Ochrana přírodních hodnot je v územním plánu zajištěna specifikací **nezastavitelného území** (členěného na **chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě**) a **os přírodního propojení**. Cílem této specifikace je deklarace jedinečných krajinných struktur jako nástroje podpory účelného prostorového uspořádání města Brna s ohledem na jeho trvale udržitelný rozvoj. Ve vymezených nezastavitelných územích a stanovených osách přírodního propojení je nezbytné harmonizovat ochranu přírody a různé formy rekreace. Území nezastavitelná i osy přírodního propojení jsou v rámci ÚPmB vymezeny invariantně.

Chráněné přírodní zázemí

Z hlediska ochrany přírodních hodnot se jedná o nejcennější části území města Brna. Z velké části zabírají plochy jejichž stavební využití omezuji limity ochrany přírody a krajiny nebo významné hodnoty krajiny.

Přírodní zázemí v zástavbě

Jedná se o hodnotná izolovaná území v zastavěné či zastavitelné části města, menších rozloh než je tomu u území chráněného přírodního zázemí. Cílem jejich vymezení je prostorová specifikace těch krajinných struktur, které se významně podílí na krajinném rázu města.

Plochy nezastavitelného území jsou přes zastavěnou část města propojeny kontinuem vodních toků, tzv. **osami přírodního propojení**. Na území města Brna jsou tyto osy situovány do prostorů vodních toků Svratky, Svitavy.

Principy ochrany a využití vyjmenovaných nezastavitelných území a os přírodního propojení jsou uvedeny v kap. 4.2.4. Koncepce uspořádání volného území.

4.2.2. CHARAKTERISTIKA VARIANT I, II, III

VARIANTA I

Je charakterizována jako varianta silného jihovýchodu. Velkému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá vyšší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a východním segmentu, naopak je omezeno využívání lokalit v severním a západním směru. Varianta je charakterizována:

- maximálním rozsahem průmyslové zóny Tuřany – Chrlice – Šlapanice včetně nezbytné dopravní a technické infrastruktury,
- větším rozsahem rekreační oblasti Jižní jezera oproti Variantám II a III,
- maximálním rozsahem obytné zóny Líšeň – Holzova, včetně prodloužení tramvaje do těžiště území,
- revitalizací území Maloměřice – Hády v maximálním rozsahu včetně dopravní obsluhy,
- menším rozsahem zóny Obřany – Lesná oproti Variantám II a III,
- menším rozsahem zóny Medlánky – Řečkovice – Ivanovice (včetně prodloužení tramvaje) oproti Variantám II a III,
- maximálním rozsahem zóny Juranka oproti Variantám II a III,
- menším rozsahem zóny Bosonohy oproti Variantám II a III,
- omezeným využitím oblasti Brněnské přehrady.

V souvislosti s velkým rozsahem ploch výroby v tuřanské průmyslové zóně je navržen velkorysý rozsah ploch pro přestavbu jak v posvitavské průmyslové zóně, tak ve velkých samostatných areálech (např. Zetor, Královopolská).

V dopravní infrastruktuře je navržen severojižní železniční podpovrchový diametr jako součást regionální železniční dopravy, zapojený na severu do havlíčkobrodské trati v Řečkovících a na jihu do sokolnické trati v Černovicích. Rozsah podpovrchového úseku: diametru Hradecká – Masná. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu v tunelu pod Mariánských náměstím v Komárově.

VARIANTA II

Lze ji charakterizovat jako variantu vyváženou. Rozvoj ve směrech východ a zejména jihovýchod je menší a pokrývá v zásadě potřeby vlastního města. Přiměřenému rozvoji průmyslové zóny Tuřany odpovídá také menší stupeň využití disponibilních ploch v jižním a východním segmentu, naopak jsou plně naplněny lokality v severním a západním směru. Varianta je charakterizována:

- redukováním rozsahem průmyslové zóny Tuřany – Chrlice – Šlapanice bez ucelené 235 ha plochy východně od obchvatu Tuřan,
- menším rozsahem rekreační oblasti Jižní jezera a větším rozsahem krajinné zeleně v poříční nivě,
- minimálním rozsahem obytné zóny Líšeň – Holzova včetně prodloužení tramvaje pouze pod ulici Holzovu,
- minimálním rozsahem revitalizace území Maloměřice – Hády,
- větším rozsahem zóny Obřany – Lesná oproti Variantě I využívajícím propojení Obřany – Líšeň,
- maximálním rozsahem zóny Medlánky – Řečkovice – Ivanovice včetně prodloužení tramvaje,
- omezeným rozsahem zóny Juranka, oproti Variantě I,

- maximálním rozsahem zóny Bosonohy,
- možností využití okolí brněnské přehrady pro plochy rekreace.

V návaznosti na menší rozsah ploch výroby v tuřanské průmyslové zóně je navržen menší rozsah ploch přestavby jak v posvitavské průmyslové zóně, tak ve velkých samostatných areálech (např. Zetor, Královopolská). Zůstává tak zachován větší podíl ploch výroby v dnešních plochách.

V dopravní infrastruktuře je navržena varianta severojižního podpovrchového tramvajového diametru se severním ukončením v Bystrci a jižním v Přízřenicích, rozsah podpovrchového úseku Rosického nám. – Hněvkovského. Velký městský okruh je veden v jižním segmentu po trase uvolněné přerovské tratě.

VARIANTA III

Variantu lze charakterizovat jako variantu bez rychlostní komunikace R 43 na území města Brna. Předpokládá vybudování základní komunikační sítě tak jako ve Variantě I a II konceptu ÚPmB. Rozdíl je ve vedení silnice I/43 a souvisejících komunikací. Rychlostní komunikace R 43, varianta K5 (HBH s.r.o.), je od Malhostovic, kde se napojuje spojka na Lipůvku a severní přívaděč do Brna, vedena Boskovickou brázdou a napojena do dálnice D1 u Ostrovačic. V koridoru R 43 dle platného územního plánu a Variant I, II konceptu ÚPmB je ponechán stávající stav – komunikace III. třídy přes obec Jinačovice a městskou část Kníničky a pokračující do Veselky. Koridor je v souladu se zadáním ponechán jako dlouhodobá územní rezerva.

Jako kompenzační opatření za nerealizovanou komunikaci R43 na území města je navrženo:

- komunikační propojení Ivanovice – Medlánky – Komín,
- obchvat Veselky (napojení tzv. německé dálnice na připravovaný obchvat Bosonoh).

Urbanistická část Varianty III se zabývá jednak redukcí některých rozvojových ploch s cílem odlehčení přetíženého komunikačního systému, jednak rozšířením ploch dopravy především v oblasti křižovatek VMO a navazujících radiál s cílem zvýšení jejich kapacity.

Základem pro práci s plochami s rozdílným způsobem využití byla Varianta II konceptu. Při redukci byly respektovány návrhové plochy dle stávajícího ÚPmB.

Redukce zastavitelných ploch oproti Variantě II:

- Bosonohy – plochy bydlení v zahrádkách západně od ulice Jámy, Křivánky,
- Bystrc – plochy bydlení a sportu severně od ulice Vejrostovy,
- Komín – plochy bydlení severně od Řezáčovy a za hřbitovem,
- Medlánky – Řečkovice – Ivanovice – menší rozsah ploch bydlení,
- Ivanovice – plochy lehké výroby mezi ulicemi Černožskou a Hradeckou,
- Obřany – Maloměřice – plochy bydlení s veřejnou vybaveností severně od železnice,
- Tuřany – část ploch výroby a skladování v oblasti průmyslové zóny východně od obchvatu Tuřan.

Změna využití ploch oproti Variantě II:

- Brno – střed – rozšíření ploch přestaveb lehké výroby ve prospěch ploch smíšených obytných a ploch transformace v oblasti ulic Křenová, Cejl a Tkalcovská dle Varianty I.
- Líšeň – plochy výroby a skladování v areálu Zetoru a na východ dle varianty I (změna na plochy transformace a veřejné vybavenosti).
- Královopolská – návrhová plocha pro lehkou výrobu.
- Další dílčí rozdíly mezi variantami jsou popisovány v dalších kapitolách.

4.2.3. URBANISTICKÁ KONCEPCE

4.2.3.1. Funkční a prostorová koncepce

Cílem koncepce nového územního plánu je prostorové i funkční vyvážení města. Nové zastavitelné plochy jsou vymezovány:

V hlavních rozvojových směrech:

- východním (Maloměřice, Líšeň),
- jihovýchodním (Černovická terasa, Slatina, Tuřany, Chřlice, Brněnské Ivanovice),
- jižním (Horní a Dolní Heršpice, Přízřenice).

Ve vedlejších rozvojových směrech:

- západním (Bosonohy),
- severním (Řečkovice, Medlánky, Ivanovice).

Strategická zastavitelná území

Zastavitelné plochy jsou umísťovány především ve východním, jihovýchodním a jižním segmentu města v jeho hlavních rozvojových směrech. Variantně je řešena hlavní rozvojová oblast ploch výroby – průmyslová zóna Tuřany na ploše vymezené mezi dálnicí D1, Tuřany a Chřlčicemi. V oblasti Lišně je navržena největší nová ucelená plocha bydlení, doplněná v oblasti pod Stránskou skálou plochami pro veřejnou i komerční vybavenost. Na jihu v oblasti Horních a Dolních Heršpic a Přízřenic jsou umístěny jak plochy bydlení, tak plochy výroby a skladování. Na dostavbu Černovické terasy navrhuje nové rekreační území, další plochy rekreace a sportu jsou navrženy v oblasti Jižních jezer jako zázemí pro rozvoj celého jihovýchodního segmentu města.

Před zástavbou je v tomto segmentu města naopak důsledně chráněna niva řek Svatky a Svitavy jako jedna ze základních hodnot volného území ve městě.

Specifikace prostorového uspořádání v zastavitelných plochách odpovídají jednak funkci ploch, jednak urbanistické poloze a souvislostem. Objem zástavby musí respektovat jednak významné průhledy na hodnoty města – jak urbánní, tak krajinné, jednak zajistit přirozený přechod kompaktní zástavby území určeného k zástavbě do volného území.

Jako strategická zastavitelná území označujeme (od severu ve směru hodinových ručiček).

- Medlánky – Řečkovice – Ivanovice
- Technologický park Brno
- Sadová
- Obřany
- Maloměřice
- Líšeň
- Líšeň – Zetor
- Černovická terasa – Černovice
- Slatina – D1
- Tuřany – D1
- Tuřany – výrobní zóna
- Chřlčice – Holásky – Tuřany
- Dolní Heršpice – Přízřenice (obytné území)
- Dolní Heršpice – Přízřenice (území pro výrobu)
- Moravanské lány
- Europoint – Trnitá
- Červený kopec
- Bosonohy – Pražská
- Bosonohy
- Juranka

Strategická přestavbová území

Plochy přestavby tvoří oblasti uvnitř zastavěného území města. Významnou ucelenou rozvojovou oblastí jsou lokality přestavby podvyužitých území soustředěné především do oblasti posvitavské průmyslové zóny, oblasti Cejl – Křenová, ploch uvolňovaných v rámci přestavby železničního uzlu a ploch podél ulice Heršpické a Vídeňské. Další lokality přestavbových území jsou soustředěné v oblasti Králova Pole, Černých Polí a Ponavy. Ostatní, zejména zemědělské a vojenské brownfieldy, tvoří spíše samostatné solitéry.

V plochách přestavby jsou variantně navrhovány buď konkrétní způsoby využití – plocha a specifikace, nebo jsou navrženy jako plochy transformace, které nestanoví na úrovni územního plánu konkrétní účel využití území, ale umožňují na základě prověření v regulačním plánu nebo územní studii navrhnout vhodný způsob využití.

Jako strategická přestavbová území označujeme:

- Královopolská
- Zetor – motorárna
- Zbrojovka
- Zetor
- Vinohradská
- Nová městská třída – Cejl
- Europoint – Nové sady – Plotní
- Europoint – Komárov
- Europoint – Pražákova
- Podrobné funkční uspořádání území určeného k zástavbě je uvedeno v kapitole 7. **Uspořádání území určeného k zástavbě** a ve výkrese č. 2.1. **Hlavní výkres**.

4.2.3.2. Charakteristika urbanistických celků

Na území města rozeznáváme následující urbanistické celky:

- Historické jádro
- Centrální oblast města
- Oblast kompaktní městské zástavby
- Ostatní stabilizovaná a zastavitelná území
- Panelová sídliště
- Hlavní výrobní oblasti

Historické jádro

Prostorová struktura historického jádra města je charakteristická nepravidelnou rostlou uliční sítí a uzavřenou blokovou zástavbou s dominantami hradu Špilberk, katedrály sv. Petra a Pavla na Petrově a lokálními dominantami kostelů a významných veřejných budov. Mimořádnou hodnotu má tzv. okružní třída (Joštova, Husova, Rooseveltova).

Celé území historického jádra je Městskou památkovou rezervací a je tak chráněno.

Centrální oblast města

Jako centrální oblast města je chápáno především území vymezené v zásadě tzv. Malým městským okruhem (Mendlovo nám., Úvoz, Kotlářská, Drobného, Nová městská třída, nové osobní nádraží – Opuštěná, Poříčí, Křížova) a rozšířené ve východním směru po řeku Svitavu.

Organizace ploch v tomto území je dána jak stávajícími, tak navrhovanými radiálami spojujícími okružní třídu s Malým městským okruhem. Vedle dnes dobře fungujících radiál Pekařská, Údolní, Veveří, Lidická, M. Horákové, lze předpokládat v souvislosti s přestavbou navazujících území revitalizaci radiál Cejl, Křenová, Dornych, Nové sady a Hybešova. Nově jsou do území vloženy ulice Podnásepní, Nová městská třída tvořící východní okraj centrální oblasti města a bulvár jako páteř přestavbového území ŽUB spojující náměstí pod Petrovem a nové osobní nádraží. Charakter zástavby zde navrhovaný musí navazovat na stávající blokovou zástavbu jak strukturou, tak objektem.

Plochy kompaktního blokového zastavění městského centrální oblasti města jsou považovány za charakteristický rys obrazu města, který je potřeba chránit a vyloučit zásahy, jež by mohly narušit blokovou strukturu, funkční skladbu a intenzitu využití.

Oblast kompaktní městské zástavby

Jedná se v zásadě o oblast mezi tzv. Malým městským okruhem a Velkým městským okruhem, na severu rozšířenou až po ulici Hradeckou a Svitavskou radiálu.

Kompaktní bloková zástavba centrální oblasti města je v severozápadním sektoru spojena s uličním roštem Králova Pole (založeným na křížové kompozici s osami Husitská, Slovanské nám., Skácelova a Vodova) do pásu osídlení, který dominuje kompozici města. Souběžně s pásem kompaktního městského osídlení je rozšířena vilová zástavba. Zachování stávající urbanistické struktury tvoří základ vyváženého modelu rozvoje města.

V jižní a východní části území je navrhována jak intenzifikace stávající předměstské a venkovské zástavby, tak nové zastavitelné plochy zejména na plochách uvolněných přestavbou ŽUB jižně od osobního nádraží a západně od Svratky a plochy přestaveb brownfields v posvitavské průmyslové zóně.

V oblasti Židenic, Husovic a Komárova je navrhována postupná přestavba zejména podél hlavních ulic, které i mimo centrální zónu mohou dorůst do formy městské třídy. Proto podél nich převažují plochy smíšené obytné. Kompaktní struktura území bude převážně navazovat na stávající zástavbu, ve vhodných plochách je ale navrženo oproti stavu intenzivnější využití území ve vyšších výškových hladinách.

Ostatní stabilizovaná a zastavitelná území

Tato území mají pestrou skladbou zástavby (vilové čtvrtě, území nízkopodlažní bytové zástavby, plochy předměstské a venkovské zástavby). Účel využití území je stanoven převážně neměnný, intenzitu využití ploch s rozdílným způsobem využití je možné zvyšovat při zachování charakteru zástavby území.

Podmínky využití zastavitelných ploch v těchto územích jsou stanoveny v souladu se zásadami funkční a prostorové koncepce.

Panelová sídliště

Sídliště jsou převážně vymezována jako stabilizované plochy bydlení s určitým podílem ploch veřejné a komerční vybavenosti a sportu.

Významné zvyšování intenzity využití území panelových sídlišť se nepředpokládá, specifikace plošného uspořádání zástavby je stanovena jako volná. Další zvyšování intenzity je možné pouze mimořádně po prověření možných dopadů na kvalitu obytného prostředí a je přiměřeně přípustné pouze formou nástaveb a přístaveb, ne formou umísťování nových samostatně stojících objektů.

Hlavní výrobní oblasti

Jsou vymezovány především v jihovýchodním a jižním segmentu města (Černovická terasa, Tuřany, Slatina, Dolní Heršpice – Přízřenice). Zahrnují dva typy ploch – plochy výroby a skladování a plochy lehké výroby. Jejich naplňování je podmíněno realizací nezbytné dopravní infrastruktury (zejména zkapacitnění D1, tangenty, křižovatka Moravanské lány).

4.2.3.3. Funkční uspořádání

Území města určené k zástavbě je pokryto plochami s rozdílným způsobem využití, které jsou rozděleny do následujících skupin:

Rezidenční plochy

- plochy bydlení
- plochy smíšené obytné

Občanské vybavení

- plochy veřejné vybavenosti
- plochy komerční vybavenosti
- plochy sportu
- plochy nákupních a zábavních center a zvláštních areálů

Výroba a transformace

- plochy výroby a skladování
- plochy lehké výroby
- plochy transformace

Principy vymezování jednotlivých ploch jsou uvedeny v kapitole 7. **Uspořádání území určeného k zástavbě**. Podmínky využití území jsou uvedeny v kapitole 6. **Podmínky využití území**.

Vymezení ploch s rozdílným způsobem využití je graficky vyjádřeno ve výkrese č. 2.1. **Hlavní výkres**.

4.2.3.4. Prostorové uspořádání

Prostorové uspořádání města je usměrňováno specifikací prostorového uspořádání základních ploch, která stanovuje dva prvky – specifikaci plošného uspořádání a specifikaci výškové úrovně zástavby, viz kapitola 6. **Podmínky využití území**.

Prostorové uspořádání je součástí výkresu č. 2.1. **Hlavní výkres**.

Výškové budovy

Podmínky pro umísťování výškových budov jsou stanoveny takto:

- Za výškovou budovu je považována budova přesahující výškovou hladinu danou výškovou úrovní zástavby specifikovanou v územním plánu pro základní plochu.
- Je stanoveno území **pásma výškové regulace**. Pásmo zahrnuje městskou památkovou rezervaci včetně části jejího ochranného pásma, část nivy řeky Svatky a Svitavy a oblast vyvýšenin Kraví hory a Žlutého kopce. V oblasti vymezené hranicí pásma výškové regulace není možné výškové budovy umísťovat.
- Územní plán stanoví **5 stanovišť chráněných pohledů**. Základním kritériem pro jejich výběr byla vedle kvality pohledů na vedutu zejména snadná veřejná dostupnost.
 - ◇ Červený kopec
 - ◇ Kohoutovice – Myslivna
 - ◇ Sadová
 - ◇ Bílá Hora
 - ◇ Bývalá přerovská trať – most přes Svatku
- V oblasti vymezené jako plochy chráněných pohledů není možné výškové budovy umísťovat.

Při umísťování výškových budov do 50 m výšky mimo pásmo výškové regulace a plochy chráněných pohledů je nutné vždy posuzovat následující podmínky:

- urbanistická vazba na stávající zástavbu a její strukturu,
- ochrana pohledů na volnou krajinu a významné svahy města,
- komfortní docházková vzdálenost na kapacitní veřejnou hromadnou dopravu (do 300 m),

- kvalitní dopravní dostupnost pro automobilovou dopravu,
- dostatečná kapacita technické infrastruktury,
- přiměřený rozsah veřejných prostranství,
- splnění všech stavebně technických podmínek, zejména odstupů, oslunění, osvětlení, parkování a odstavování vozidel.

Prostor vymezený ulicemi Heršpická – Bidláky – Pražákova – VMO je vybrán jako lokalita pro výstavbu výškových budov nad 50 m výšky. V této lokalitě budou pro umístování výškových budov posuzovány následující podmínky:

- komfortní docházková vzdálenost na kapacitní veřejnou hromadnou dopravu (do 300 m),
- kvalitní dopravní dostupnost pro automobilovou dopravu,
- dostatečná kapacita technické infrastruktury
- přiměřený rozsah veřejných prostranství
- splnění všech stavebně technických podmínek, zejména odstupů, oslunění, osvětlení, parkování a odstavování vozidel.

Úprava podmínek posuzování, zejména pásma výškové regulace, počet a lokalizace stanovišť chráněných pohledů a rozsah a umístění lokalit pro výstavbu výškových budov, musí být upřesněny územní studií.

Hranice pásma výškové regulace a stanoviště chráněných pohledů jsou graficky vyjádřeny ve výkrese č. 2.1. **Hlavní výkres.**

4.2.4. KONCEPCE USPOŘÁDÁNÍ VOLNÉHO ÚZEMÍ

Ochrana volného území v částech, kde není možné prosazovat stavební rozvoj z důvodů zachování a rozvoje hodnot území je v územním plánu zajištěna specifikací nezastavitelného území (členěného na chráněné přírodní zázemí a přírodní zázemí v zástavbě) a os přírodního propojení.

Principy využití území chráněného přírodního zázemí

- v těchto územích nebudou po dobu platnosti ÚPmB pořizovány změny ve prospěch stavebního rozvoje,
- bude zachován stávající způsob využití nebo využití vyplývající z ÚPmB,
- budou podporovány způsoby využívání a činnosti, které zvyšují biodiverzitu a ekologickou stabilitu krajiny,
- budou podporovány způsoby využívání a činnosti, které zvyšují estetickou hodnotu krajinného rázu, což se příznivě odráží v atraktivitě krajiny pro rekreační účely,
- veřejná rekreace bude podporována se zřetelem na harmonizaci a bezkonfliktnost s funkcemi ochrany přírody a krajiny.

Principy využití území přírodního zázemí v zástavbě

- v těchto územích nebudou po dobu platnosti ÚPmB pořizovány změny ve prospěch stavebního rozvoje. Výjimkou jsou změny ve veřejném zájmu, které neovlivní negativním způsobem jedinečnost krajinného rázu města Brna,
- budou podporovány způsoby využívání a činnosti, které zvyšují estetickou hodnotu krajinného rázu těchto území, což se příznivě projeví jak na krajinném rázu města, tak v atraktivitě pro účely snadno dostupných krátkodobých forem rekreace.

Principy využití koridorů os přírodních propojení

- v koridorech os přírodního propojení je dbáno na udržení a rozvíjení prostupnosti s důrazem na rozšiřování ploch zeleně,
- koridory os přírodního propojení jsou osami rekreace v území určeném k zástavbě. V návaznosti na ně jsou umístovány především významné plochy veřejné vybavenosti a plochy sportu.

Volné území města je pokryto plochami s rozdílným způsobem využití:

- plochy krajinné zeleně
- plochy lesní
- plochy zemědělské
- plochy vodní a vodohospodářské
- plochy rekreace
- plochy zahrádek

Principy vymezení jednotlivých ploch jsou uvedeny v kapitole 8. **Uspořádání volného území.** Podmínky využití území jsou uvedeny v kapitole 6. **Podmínky využití území.**

Vymezení ploch s rozdílným způsobem využití je graficky vyjádřeno ve výkrese č. 2.1. **Hlavní výkres.**