

## 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 rámeček města Brna. Kopcovité zelené celky podkomorských lesů, Baby a Moravského krasu, oddělené údolími Svatky, Ponávky a Svitavy, prostupují do zastavěného území města, kde dozívají solitery 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 současně 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 prsteneček. 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 vložena do územních plánů města v 70. a 80. letech 20. století vysunula rozvojové plochy zejména pro bydlení do severní části města a zapůsobila jeho nerovnovázný 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 podílejí 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 protiváhu 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 opuštěných 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 posvítavské 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 nejcennější přírodní zázemí. Jedná se o lokality Černovická terasa, Tuřany, Chřlice, 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 nerovnovázného 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 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.

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, Kniničská 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 Líšně.

Pro část území Staré Líšně 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 nejméně 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 nejpřísnější 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 Obřanská 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 výstavba 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 rozvíjícím 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, 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 dominanta 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.

**Sídlíště Lesná, Žabovřesky, Vinohrady, Juliánov.** Jedná se o sídlíště, 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 nejcennějším 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, Kširova, 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 Medlánkami, Řečkoviciemi a Ivanovicemi s páteří ve směru sever – jih a potenciálem pro veřejné prostory v areálu bývalých řečkovických kasáren.

Potenciál pro umístování 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, Říčky 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 Říčky, 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 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 využívaná 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, Akátky 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 krajinné 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 pořiční 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 Přízřenic jižně od dálnice D1 na území MČ Brno – Jih. V menším rozsahu severně od D1 v pořiční nivě Svratky na území Horních Heršpic. Samostatnou lokalitou je území Moravanských Lánů, 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 Přízřenic.

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 rozvojová 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 Mokrá 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 prověřte 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 přestavbových 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:

**Varianta I**            **varianta jihovýchodního rozvojového směru**  
**Varianta 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
- 0**            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 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 velkorosý 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 Černoorskou 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 **výkrese 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 zvyšování 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 rozmisťovány 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 přestavbových 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 m<sup>2</sup>/obv. 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 %					
<b>celkem plochy zástavby</b>	<b>7 762</b>	<b>100 %</b>	<b>7 415</b>	<b>100 %</b>	<b>7 222</b>	<b>100 %</b>	<b>5 446</b>	<b>100 %</b>	<b>143 %</b>	<b>136 %</b>	<b>133 %</b>

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 struktře,
- 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, Křížova).

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 radiálními spojujícími okružní třídy 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 Svatky.

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 pestrá 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 přiměřeně 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 Chřticemi. V oblasti Líšně 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 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 umístování výškových budov na území města.

Podmínky pro umístování 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 umístování 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 Svatky a Svitavy, zemědělsky využívaná plocha 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 Svatky, 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 Bystrce, 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 zahrádkářství spojený s existencí řady ladem ležících zahrádek;

#### 4.14.2. 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 větvi regionálního ÚSES vedených po tocích Svratky a Svitavy.

#### 4.14.3. 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 Vrbovce, 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 umístění rekreační vybavenosti, jsou vymezeny rekreační oblasti.

### 4.15. 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. Střetávají 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.

#### 4.15.1. 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 radiálními 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 páteřní 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. Bystrcké 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 šestipruhové 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 Bystrc – Komín – Medlánky – Řečkovice a jiné.

#### **4.15.2. Cyklisté a pěší**

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 přívodních řadů do spotřebiště Kamenný vrch.

Koncepce zásobování města Brna u všech třech variant je shodná, protože vyplývá z umístění stávajících objektů – vodovodních přívodních 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 nezbytně přívodní 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

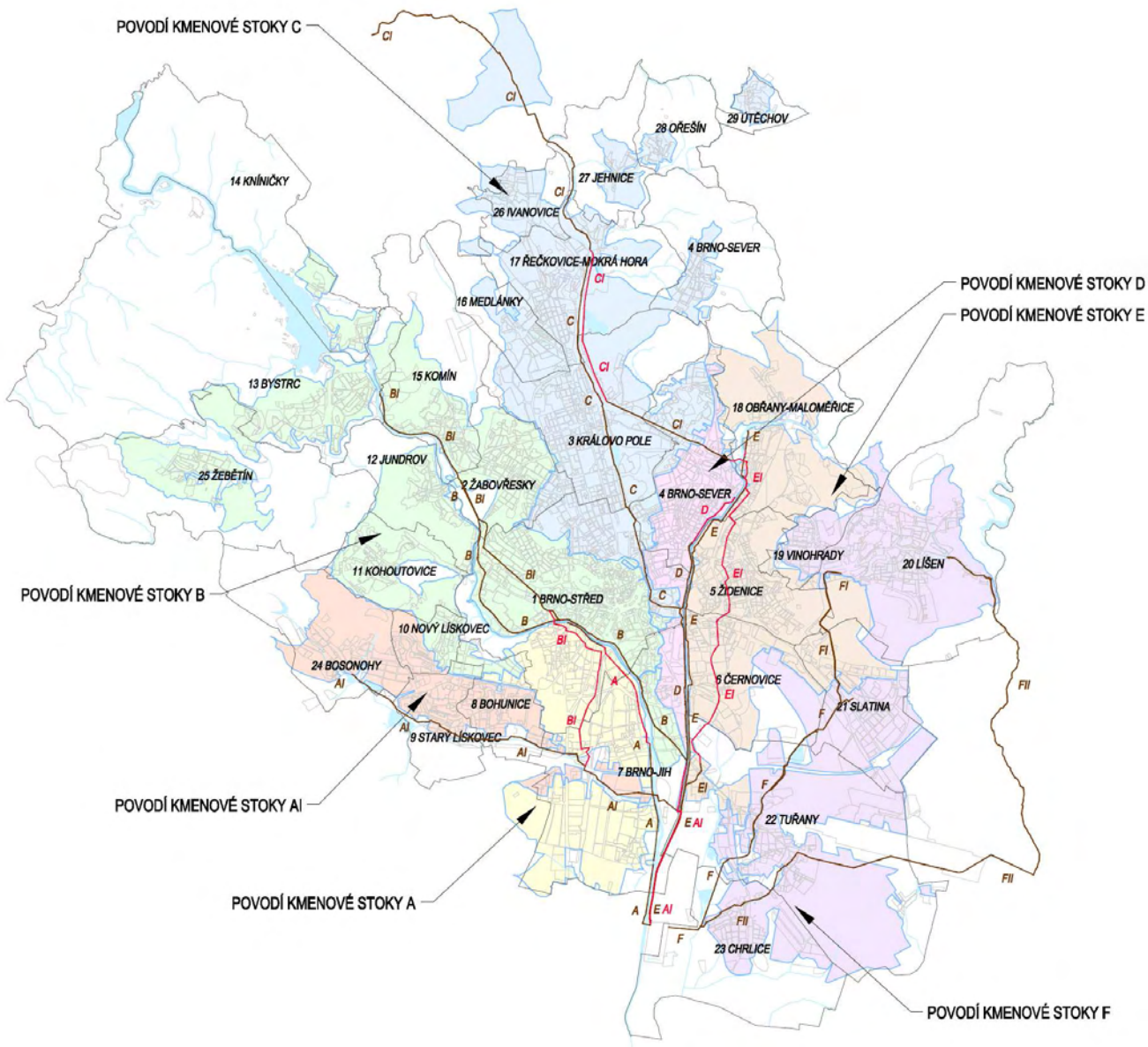
Odkanalizování území města Brna zajišťuje stoková síť, která odvádí odpadní vody od obyvatel, průmyslu, občanské vybavenosti a zemědělství na rekonstruovanou čistírnu odpadních vod v Modřicích (dále ČOV). Na ČOV jsou napojena další města a obce. Jsou to: Modřice, Kuřim, Česká, Moravské Knínice, Lipůvka, 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 m<sup>3</sup>/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 sít' nepropojenou s městem tvoří systém v sídlišti Bystrc – Žebětín a Kohoutovice. Je snaha tyto sítě zokruhovat s celým STL systémem města.

Ze STL/NTL regulačních stanic je proveden uliční rozvod nízkotlakého plynovodu pro zásobení obyvatel a dalších odběratelů. Nízkotlaká sít' je zastaralá a je postupně rekonstruována včetně přípojek s přechodem na středotlakou sít' 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 sít' 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 Teyschlova využívá spalování biomasy (dřevní štěpka).

###### Tepelné sítě

Tepelné sítě SCZT – soustava se dělí podle druhu teplotního média na tepelné sítě parní a horkovodní.

Parní sít': parovody mají délku cca 94,3 km s max. DN 800. Tlak páry 0,9 MPa, teplota 200 – 220°C.

Horkovodní sít': 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 výrobny (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 strojírna, MED – Měsírna 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 odběrů.

### 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 sítě.

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 umisťovány 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**.





PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ (RZV)		STABILIZOVANÉ PLOCHY						PLOCHY PŘESTAVBY						ZASTAVITELNÉ / 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		VAR I	VAR II	VAR III
		ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha
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%
	<i>celkem rezidenční plochy</i>	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%
	<i>celkem občanské vybavení</i>	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%	122%
	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%
	<i>celkem výroba</i>	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%
	<i>celkem veřejná prostranství (VP)</i>	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%
	<i>celkem rekreace</i>	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 zapracovány 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	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						
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	1 898	-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		3 212	-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		13 957	-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	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						
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	1 898	-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		3 212	-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		13 957	-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	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						
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	1 898	-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		3 212	-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		13 957	-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 – Kšírova, Hněvkovského, Tuřany, Holásky).
- Revitalizací – plochy přestavby opuštěných 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 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.

##### **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 zachovávají 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 dokončován 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 umístěvaných v územích určených k zástavbě navazujících na dolní okraje vymezených pohledově významných ploch z hlediska narušení jejich kompaktnosti a dominance,
- posuzovat přípustnost všech staveb umístěvaných 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 umístění výškových staveb byla v konceptu vybrána následující stanoviště chráněných pohledů:

- Červený kopec
- Kohoutovice – Myslivna
- Sadová
- Bílá Hora
- Bývalá přerovská trať – most přes Svatku
- Veškeré budovy umístěvané 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 vyběhají 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 Svatku 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 Medlánkami, Řečkovice a Ivanovicemi s páteří ve směru sever – jih a potenciálem pro veřejné prostory v areálu bývalých řečkovických kasáren. Potenciál pro umístění nových významných městských prostranství mají

také přestavbová území, a to zejména v oblasti posvitavské průmyslové zóny a některých velkých soliterních lokalitách (bývalé kasárny v zastavěném zemi).

## **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 omezuje 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 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 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, Chrlice, 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 Chřlícemi. V oblasti Líšně 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 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.

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
- Chřlice – 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 výkresu 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, Veverří, 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 objemem.

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 Svatky 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 studii.

**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 přírodní 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.**