

**ÚPLNÉ ZNĚNÍ**

# **Z A D Á N Í**

**ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA**

**schválené Zastupitelstvem města Brna na Z4/033 zasedání dne 11.4.2006**

**se zapracovanou změnou (pro 3.variantu bez R43)**

**schválenou Zastupitelstvem města Brna na Z5/007 zasedání dne 26.6.2007**

Zpracoval kolektiv pracovníků  
Odboru územního plánování a rozvoje Magistrátu města Brna  
Vedoucí odboru: Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.

**ČERVEN 2007**

# **ZADÁNÍ**

## **Územního plánu města Brna**

### **O b s a h**

- 1. Důvody pro pořízení nového Územního plánu statutárního města Brna a stanovení hlavních cílů rozvoje území**
  - 1.1. Důvody pro pořízení nového Územního plánu statutárního města Brna
    - 1.1.1. Platnost Územního plánu města Brna
    - 1.1.2. Změna společenských, ekonomických a demografických podmínek
  - 1.2. Stanovení hlavních cílů rozvoje území
- 2. Řešené území**
- 3. Okruhy problémů řešení vyplývající z průzkumů a rozborů**
  - 3.1. Suburbanizace, dekoncentrační trendy
  - 3.2. Tendence k monofunkčnosti území
  - 3.3. Nárůst automobilové dopravy
  - 3.4. Změny v prostorových nárocích jednotlivých funkcí
  - 3.5. Trend územní segregace, možnost koncentrace rizikových skupin obyvatelstva
  - 3.6. Záplavová území, protipovodňová ochrana
  - 3.7. Střet požadavků na rozvojové plochy a na ochranu hodnotných částí městské krajiny
  - 3.8. Zhoršení kvality městského prostředí
  - 3.9. Prostupnost města, propojení souvisle zastavěného území s městskou krajinou
  - 3.10. Zahrádkové a chatové lokality
  - 3.11. Vztahy přesahující správní obvod města
- 4. Požadavky vyplývající z územního plánu velkého územního celku a z programů rozvoje kraje**
  - 4.1. Požadavky vyplývající z dokumentů Evropské unie
  - 4.2. Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje ČR
  - 4.3. Požadavky vyplývající z územního plánu velkého územního celku
  - 4.4. Požadavky vyplývající z programů rozvoje kraje
- 5. Význam a funkce města ve struktuře osídlení, požadavky vyplývající z širších vztahů v území**
- 6. Požadavky a podmínky pro rozvoj města, požadavky na zohlednění hodnot jeho území (historických, kulturních, urbanistických, přírodních apod.)**
  - 6.1. Požadavky a podmínky pro rozvoj města
  - 6.2. Požadavky na zohlednění hodnot území
- 7. Požadavky vyplývající ze základních demografických, sociálních a ekonomických údajů města a výhledů**
  - 7.1. Demografický a sociální vývoj
  - 7.2. Ekonomický vývoj
- 8. Požadavky na vymezení zastavitelných území**
- 9. Požadavky na tvorbu a ochranu životního prostředí, zdravých životních podmínek, na využitelnost přírodních zdrojů a ochranu krajiny (včetně ochrany zemědělského půdního fondu, pozemků určených k funkci lesa) a na územní systémy ekologické stability**
  - 9.1. Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot území včetně vodních toků
    - 9.1.1. Ochrana a obnova krajiny
    - 9.1.2. Ochrana přírody, územní systém ekologické stability (ÚSES)

- 9.1.3. Zemědělský půdní fond (ZPF)
- 9.1.4. Lesy (plochy určené pro plnění funkcí lesa – PUPFL)
- 9.1.5. Revitalizace vodních toků a ploch
- 9.2. Snižování zátěže životního prostředí pocházející z lidské činnosti
  - 9.2.1. Hluk
  - 9.2.2. Ochrana ovzduší
  - 9.2.3. Geologie, inženýrská geologie, hydrogeologie
  - 9.2.4. Staré ekologické zátěže
- 10. Požadavky na ochranu kulturních památek, památkově chráněných území a jejich ochranných pásem**
- 11. Požadavky na řešení koncepce bydlení, pracovních aktivit, zeleně a rekreace, dopravy, občanského a technického vybavení a nakládání s odpady**
  - 11.1. Bydlení
  - 11.2. Pracovní aktivity
    - 11.2.1. Pracovní aktivity v oblasti výroby a skladování
    - 11.2.2. Pracovní aktivity v zemědělské výrobě
    - 11.2.3. Pracovní aktivity v lesním hospodářství
  - 11.3. Doprava
    - 11.3.1. Železniční doprava
    - 11.3.2. Veřejná hromadná doprava osob
    - 11.3.3. Automobilová doprava
    - 11.3.4. Doprava v klidu
    - 11.3.5. Pěší a cyklistická doprava
    - 11.3.6. Letecká doprava
    - 11.3.7. Lodní doprava
  - 11.4. Občanské vybavení
    - 11.4.1. Veřejná vybavenost
    - 11.4.2. Sport a tělovýchova
    - 11.4.3. Komerce
    - 11.4.4. Specifická občanská vybavenost
  - 11.5. Veřejná obsluha území
  - 11.6. Rekreace a zeleň
    - 11.6.1. Zeleň jako součást všech funkčních ploch
    - 11.6.2. Městská zeleň
    - 11.6.3. Příměstská krajina
    - 11.6.4. Rekreční oblasti
    - 11.6.5. Zahrádkářské lokality
    - 11.6.6. Chatové lokality
  - 11.7. Inženýrské sítě
    - 11.7.1. Zásobování vodou
    - 11.7.2. Odkanalizování
    - 11.7.3. Zásobování plynem
    - 11.7.4. Zásobování teplem
    - 11.7.5. Zásobování elektrickou energií
    - 11.7.6. Telekomunikace
    - 11.7.7. Kolektory
  - 11.8. Nakládání s odpady
- 12. Požadavky vyplývající z dalších právních předpisů – požadavky zájmů obrany státu, ochrany obyvatelstva, ochrany ložisek nerostných surovin a jejich těžby, ochrany před povodněmi**
  - 12.1. Požadavky obrany státu

- 12.2. Požadavky ochrany obyvatelstva
- 12.3. Ochrana ložisek nerostných surovin a jejich těžby
- 12.4. Protipovodňová ochrana
- 13. Požadavky a podmínky pro řešení vzájemných vztahů částí města a vztahů se sousedními obcemi**
- 14. Požadavky na nutné asanační zásahy a na veřejně prospěšné stavby**
- 15. Požadavky na rozsah a způsob zpracování konceptu řešení a návrhu, včetně požadavků na regulaci využití a uspořádání ploch**
  - 15.1. Požadavky na variantní zpracování konceptu územního plánu
  - 15.2. Požadavky na způsob zpracování konceptu řešení a návrhu, požadavky na regulaci využití a uspořádání ploch
    - 15.2.1. Textová část
    - 15.2.2. Grafická část
- 16. Limity využití území vyplývající z právních předpisů a správních rozhodnutí, včetně stanovených záplavových území**

# **ZADÁNÍ**

## **Územního plánu města Brna**

### **1. DŮVODY PRO POŘÍZENÍ NOVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA A STANOVENÍ HLAVNÍCH CÍLŮ ROZVOJE ÚZEMÍ**

#### **1.1. Důvody pro pořízení nového Územního plánu statutárního města Brna**

##### **1.1.1 Platnost Územního plánu města Brna**

Současně platný Územní plán města Brna (dále ÚPmB) schválený v roce 1994, jehož závazné části byly vyhlášeny vyhláškou města Brna č. 16/1994, je schválen pro návrhové období do roku 2010 (článek 2 odst. 3 vyhlášky). Vzhledem k časové náročnosti pořízení územního plánu pro město velikosti Brna, zejména zpracování a projednání všech fází územního plánu (zadání, koncept, návrh), je nezbytné zahájit pořizování v dostatečném předstihu, aby nový územní plán mohl plynule nahradit současně platný Územní plán města Brna po uplynutí jeho platnosti.

##### **1.1.2 Změna společenských, ekonomických a demografických podmínek**

Vedle platnosti současného územního plánu jsou pro pořízení nového územního plánu i závažné věcné důvody, neboť od roku 1994 se zásadně změnily podmínky, za nichž byl územní plán schválen. Především společenské, ekonomické a demografické podmínky se změnily natolik, že jejich dopad nelze řešit změnami platného územního plánu.

Územní plán města Brna (1994) byl nástrojem regulace prostorového rozvoje města v době, která byla charakterizována převratnými společenskými změnami. Jeho existence se stala zárukou stabilizace pozitivních hodnot v území. Jeho prostřednictvím může město Brno účelně vkládat do území investice z veřejných zdrojů a tutéž záruku poskytuje i soukromému sektoru. Lze konstatovat, že ÚPmB z roku 1994 splnil své poslání.

Ne všechny vývojové trendy byly správně odhadnuty. Po zkušenostech územního plánování pouze ze státního centrálně řízeného hospodářství nebylo možno zcela spolehlivě předpokládat, jak se bude společnost v nových politických a ekonomických podmínkách vyvíjet. Během následujících 10 let se proto některé předpoklady, z nichž územní plán vycházel, prokázaly jako neoprávněné či mylné.

- Předpoklad ÚPmB, že v návrhovém období do roku 2010 vzroste počet obyvatel v Brně o 30 tisíc, se nejen nenaplnil, ale naopak počet obyvatel klesá (za 10 let 1994-2004 poklesl počet obyvatel v Brně o 20 tisíc). Na okrese Brno-venkov v témže období vzrostl počet obyvatel o 10 tisíc. Pokles obyvatel v Brně je způsoben nepříznivým demografickým vývojem, ale především je důsledkem suburbanizace – trendu typického pro velká města ve společnosti s tržním hospodářstvím (odliv obyvatelstva z centrálního města do příměstské zóny).

- Dalším předpokladem ÚPmB, který se nenaplnil, je navržená struktura funkcí a jejich potřebný rozsah. Od 90. let 20. století nastal v hospodářství ČR postupný, leč masivní přesun pracovních příležitostí ze sekundární sféry (výroba) do sféry terciární (obchod, služby). Dosavadní výrobní a další areály územním plánem stabilizované jsou ekonomicky nevyužity nebo opouštěny a stávají se z nich tzv. brownfields. Rozvoj výroby se realizuje téměř výhradně v soustředěných průmyslových zónách, jejichž vznik ÚPmB nepředvídal.
- ÚPmB nevytvořil dostatečné územní podmínky pro intenzivní rozvoj soustředěných nákupních center ani pro komerční aktivity v oblasti sportu, rekreace a zábavy.
- Překotný rozvoj automobilismu vyvolává požadavky na řešení dopravy nad rámec územního plánu.
- Nenaplnil se ani předpoklad v oblasti bydlení – lokalizování nových ucelených obytných oblastí v jižní části města, kterým byla sledována vyváženost funkční struktury a vyváženost přepravních vztahů bydliště – pracoviště.
- V neposlední řadě je to i otázka metodiky zpracování ÚPmB, jehož závazná část obsahuje příliš detailně formulované regulativy a neumožňuje, aby územní plán byl nadčasovým dokumentem vytvářejícím podmínky pro hospodářský a společenský rozvoj.

V důsledku uvedených skutečností byl od roku 1996 vyvíjen stále větší tlak na změny územního plánu, jichž bylo dodnes pořízeno více než 1 200.

Zastupitelstvo města Brna proto usnesením Z3/038 ze dne 25. 6. 2002 schválilo záměr pořídit nový Územní plán statutárního města Brna.

## 1.2 Stanovení hlavních cílů rozvoje území

Vzhledem k tomu, že zadání Územního plánu statutárního města Brna nemůže již vycházet z prognózovaného vývoje počtu obyvatel, ale z požadavků na řešení problémů města a z představ samosprávných orgánů o budoucím rozvoji města, Zastupitelstvo města Brna schválilo na zasedání Z4/024 dne 5. 4. 2005 **Hlavní cíle a základní zásady rozvoje území** pro zpracování zadání nového Územního plánu statutárního města Brna:

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

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

1. **Rozvojové plochy** – územní plán nabídne rozvojové plochy především v dlouhodobých strategických směrech rozvoje města, a to ve všech potřebných funkcích i v kvalitě a v rozsahu schopném konkurovat nabídce rozvojových ploch mimo správní hranice města.
2. **Udržitelná mobilita** – územní plán stabilizuje a navrhne další rozvoj dopravní infrastruktury pro zajištění kvalitní, usměrněné obsluhy území zohledňující i širší vazby a potenciál města v evropském měřítku.
3. **Životní prostředí a kvalita života** – územní plán vytvoří podmínky pro snižování zátěže životního prostředí pocházející z lidské činnosti a podmínky pro kvalitní obytné prostředí města.

4. **Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot včetně vodních toků** – územní plán vymezí nejhodnotnější části krajiny jako nezastavitelná území s cílem efektivně využít jejího rekreačního potenciálu.
  5. **Revitalizace** – územní plán podpoří revitalizaci zanedbaných území a nevyužitých areálů uvnitř zastavěného území města (tzv. brownfields), uvolňovaných armádních areálů, dražních pozemků, apod.).
  6. **Flexibilita nového územního plánu** – územní plán musí být schopen reagovat na potřeby rozvoje jednotlivých funkcí a současně dostatečně ochránit plochy pro veřejnou infrastrukturu.
- (Výpis z usnesení ZMB.)

Schválené zásady tvorby územních podmínek rozvoje města vycházejí z dlouhodobě prověřených zkušeností vývoje města Brna s mimořádným respektem k pozitivním hodnotám přírodního prostředí a historicky vzniklé urbanistické struktury.

## 2. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území zahrnuje celý správní obvod statutárního města Brna, který tvoří 48 katastrálních území:

|                         |                     |                 |
|-------------------------|---------------------|-----------------|
| 101. Bohunice           | 117. Líšeň          | 134. Zábrdovice |
| 102. Brněnské Ivanovice | 119. Maloměřice     | 135. Žabovřesky |
| 103. Bystřec            | 120. Medlánky       | 136. Židenice   |
| 104. Černá Pole         | 121. Město Brno     | 137. Stránice   |
| 105. Černovice          | 122. Nový Lískovec  | 138. Ponava     |
| 106. Dolní Heršpice     | 123. Obrány         | 139. Sadová     |
| 107. Holásky            | 124. Pisárky        | 140. Mokrý Hora |
| 108. Horní Heršpice     | 125. Přízřenice     | 141. Bosonohy   |
| 109. Husovice           | 126. Řečkovice      | 142. Dvorská    |
| 110. Jundrov            | 127. Slatina        | 143. Chrlice    |
| 111. Kníničky           | 128. Staré Brno     | 144. Ivanovice  |
| 112. Kohoutovice        | 129. Starý Lískovec | 145. Jehnice    |
| 113. Komárov            | 130. Štýřice        | 146. Ořešín     |
| 114. Komín              | 131. Trnitá         | 147. Soběšice   |
| 115. Královo Pole       | 132. Tuřany         | 148. Žebětín    |
| 116. Lesná              | 133. Veverčí        | 149. Útěchov    |

## 3. OKRUHY PROBLÉMŮ ŘEŠENÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z PRŮZKUMŮ A ROZBORŮ

Na základě zpracovaných průzkumů a rozborů byly definovány podstatné problémy města Brna, jejichž příčiny, ale i důsledky musí být řešeny v územním plánu:

### 3.1 Suburbanizace, dekoncentrační trendy

V důsledku společenských a ekonomických změn se začaly i v Brně projevovat tendence spojené s tržními principy demokratické společnosti, známé ze západních zemí, především **suburbanizace**, tj. odliv trvale bydlících obyvatel, ale i pracovních příležitostí do obcí v okolí Brna. Ty příjmové skupiny obyvatel, které mají možnost volby, dávají přednost bydlení v menších obcích v okolí Brna z důvodu nižších cen stavebních pozemků, ale i příjemného prostředí, přírodního zázemí a v neposlední řadě

i značné vstřícnosti místních úřadů. Obdobný suburbanizační trend se projevuje i u jiných funkcí.

Suburbanizace ve svém důsledku znamená, že na město Brno dopadají veškeré její negativní důsledky. V městě Brně zůstává sociálně slabší obyvatelstvo, zatímco příjmově silnější skupiny obyvatel se usazují v okolních obcích s kvalitnějším sociálním i přírodním prostředím. Město přitom zůstává největším zdrojem pracovních příležitostí, centrem veřejné správy, školství, kultury a dalších veřejných služeb, jejichž plynulý chod a dostupnost musí zajišťovat. Takový vývoj směřuje k situaci, kdy jádrové město, tj. Brno, bude „vysáváno“ suburbánní zónou prosperující na úkor upadajícího města.

Suburbanizace se projevuje nejen ve vztahu k okolí, ale i uvnitř města **dekoncentračními trendy**. Postupně sílí kvalitativní rozdíl mezi centrální oblastí města a jeho okrajovými částmi (utlumování funkce bydlení v centrálních částech versus masivní rezidenční výstavba zejména na severu města, zastarávání a fyzická degradace vnitřních průmyslových areálů oproti novým průmyslovým zónám na okraji města, velikostní a sortimentní změny maloobchodu v centru v protikladu k dynamickému rozvoji okrajových nákupních center). Tradiční radiálně prostorový model města se takto mění v novou urbanistickou formu města polycentrického.

Suburbanizace a dekoncentrace jsou nejzávažnějším současným problémem města.

### **3.2 Tendence k monofunkčnosti území**

Mění se způsob života vede k prohlubování monofunkčního využívání území, tj. sdružování funkcí stejného využití, oproti žádoucímu promísení funkcí, které je podstatou harmonického prostorového vývoje. Obyvatelé většinově bydlí jinde než pracují, tráví volný čas a nakupují v různých částech města.

Tendence k monofunkčnosti území způsobuje sociální izolaci, vytváří neživé městské struktury s potenciálním vzrůstem kriminality a v neposlední řadě významně zvyšuje intenzitu dopravy.

### **3.3 Nárůst automobilové dopravy**

Vývoj společnosti v posledním desetiletí vyvolal překotný nárůst automobilismu, kterému neodpovídá stav ani dosavadní vývoj dopravní infrastruktury. Suburbanizace, dekoncentrace i monofunkčnost území svou podstatou vyvolávají další přepravní nároky, a tím stávající disproporce dopravní infrastruktury dále prohlubují.

### **3.4 Změny v prostorových nárocích jednotlivých funkcí**

Prostorové nároky jednotlivých funkcí se výrazně mění jak v důsledku posunu ve struktuře místní ekonomiky, tak i změnami technologických a lokalizačních standardů ve výrobě a službách. Markantní je vzrůst nároků na plochy pro obchod a služby, snižující se prostorová náročnost zpracovatelského průmyslu a vzrůstající význam logistických/distribučních aktivit.

Postupně se projevuje i masivnější přesun administrativních činností vyžadujících kvalitní telekomunikační infrastrukturu mimo centrální polohu města.

### **3.5 Trend územní segregace, koncentrace rizikových skupin obyvatelstva**



V posledních letech lze identifikovat trend územní sociální segregace města. Rostoucí význam vzdělanostně-profesního faktoru obyvatelstva v lokalitách severního okraje Brna a v tradičních rezidenčních oblastech Stránic, Masarykovy čtvrti, Pisárek, Žabovřesk naznačuje tendenci k určité prostorové segregaci vyšších příjmových skupin; stejně tak identifikace sociálního typu signalizuje nedobrovolnou převážně ekonomicky podmíněnou segregaci, která se bude zřejmě dále prohlubovat a vyústí v územní koncentraci rizikových skupin (nižší příjmové skupiny, méně sociálně přizpůsobiví) v určitých lokalitách vnitřního města.

### **3.6 Záplavová území, protipovodňová ochrana**

Vodní toky na území města mají stanovena poměrně rozsáhlá záplavová území, která zasahují stabilizované funkční plochy včetně bydlení i současným územním plánem vymezené plochy rozvojové. Reálné řešení požadavků protipovodňové ochrany, které ukládá vyhláška č. 135/2001 Sb., o územněplánovacích podkladech a územněplánovací dokumentaci, může vycházet pouze ze systémového řešení protipovodňové ochrany v celém povodí, které stanoví územní požadavky v jednotlivých obcích či městech. Systémový návrh protipovodňové ochrany v povodí však není zpracován.

### **3.7 Střet požadavků na rozvojové plochy a na ochranu hodnotných částí městské krajiny**

Krajinný rámec města na rozhraní dvou krajinných typů je svým způsobem jedinečný a pro Brno charakteristický svými dosud zachovanými přírodními dominantami jako jsou zelené kopce, svahy a horizonty, říční nivy a klíny nezastavěné krajiny zasahující místy téměř až k centrální oblasti města.

Cílem nového územního plánu je omezení suburbanizačních trendů, což předpokládá širokou nabídku kvalitních rozvojových ploch v nezastavěném území města. Požadavek na zachování přírodních dominant a krajinných hodnot se tak dostává do jistého rozporu s požadavkem územního rozvoje města.

### **3.8 Zhoršení kvality městského prostředí**

Rostoucí intenzita automobilové dopravy je zároveň zdrojem zvýšeného zatížení městského prostředí – kromě znečišťování životního prostředí (hluk, znečištění ovzduší) způsobuje degradaci veřejných prostranství a významných městských prostorů, která jsou v nadměrné míře okupována dopravou, zejména v centrální oblasti, ale i v jiných částech města.

### **3.9 Prostupnost města, propojení souvisle zastavěného území s městskou krajinou**

Reakce na rostoucí intenzitu automobilové dopravy, ale i změny životního stylu obyvatel vyvolávají stále větší nároky na pěší a cyklistickou dopravu. Tyto alternativní druhy dopravy vyžadují dobrou propustnost celého území města. Velké části území, jako jsou uzavřené zahrádkářské lokality, nová výstavba rodinných domů se slepými ulicemi a další, však vytvářejí neprostupné bariéry.

V četných případech se bariéry prostupnosti, zejména uvedené lokality rodinných domů, nacházejí na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny, kde porušují významný urbanistický vztah – pokračování městských komunikací jako polních cest do krajiny. Tento komunikační vztah byl vždy páteří osou dalšího stavebního rozvoje sídla.

Souvislé bariéry nových lokalit rodinných domů členěných pouze slepými ulicemi vytvářejí problematické podmínky pro rozvoj města v dalších generacích.

### **3.10 Zahrádkové a chatové lokality**

Chatové lokality a převážná část lokalit zahrádkových je vybavena rekreačními či zahrádkářskými chatami, tj. objekty individuální rekreace, kterých je na území města cca 30 tisíc. Zákon č.133/2000 Sb., o evidenci obyvatel (§ 10 odst. 1) dovoluje občanu mít trvalý pobyt v objektu individuální rekreace, tzn. v rekreační či zahrádkářské chatě legálně trvale bydlet.

Stavební, hygienické ani jiné předpisy přitom nestanoví žádné požadavky ani standardy pro stavby individuální rekreace na rozdíl od staveb pro bydlení. Chaty nemusí být napojeny na inženýrské sítě ani nemusí mít zajištěn příjezd k objektu (pro sanitku, hasiče, odvoz komunálního odpadu). Využívání chat pro bydlení, byť legální, má výrazně negativní dopad na životní prostředí. Pokračování tohoto trendu, v jehož důsledku některé lokality již nabývají charakteru „slumu“, může městu přinést značné problémy.

Jednotlivě zhodnotit zahrádkářské lokality a navrhnout náhradní lokality vhodné pro tuto formu individuální rekreace.

### **3.11 Vztahy přesahující správní obvod města**

Důsledkem suburbanizačních a dekoncentračních trendů je expanze řady městských funkcí za správní hranice města. Tyto dislokované funkce si však zachovávají své funkční, provozní a dopravní vztahy k funkcím nadále situovaným v městě Brně, což vyvolává na území města závažné problémy, především ve veřejné infrastruktuře.

## **4. POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z ÚZEMNÍHO PLÁNU VELKÉHO ÚZEMNÍHO CELKU A Z PROGRAMŮ ROZVOJE KRAJE**

### **4.1 Požadavky vyplývající z dokumentů Evropské unie**

Česká republika je od svého vstupu do Evropské unie, a tudíž i město Brno, vázána dodržovat a uplatňovat dokument Evropské perspektivy územního rozvoje, který byl přijat v roce 1997 ministry členských zemí odpovídajícími za územní plánování.

Řešení územního plánu bude proto respektovat zásady územního rozvoje obsažené v uvedeném dokumentu, zejména zásadu článku 84, který stanoví, že „členské státy a regionální orgány mají uplatňovat koncepci kompaktního města...“.

### **4.2 Požadavky vyplývající z Politiky územního rozvoje ČR**

Politika územního rozvoje ČR schválená usnesením vlády ČR č.561 ze dne 17.5.2006 vymezuje rozvojové oblasti a rozvojové osy, v nichž je cílem vytvořit podmínky pro intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury a tím přispívat k zachování charakteru a ochraně hodnot území mimo rozvojové oblasti a osy. V rozvojové oblasti Brno (OB3) Politika územního rozvoje definuje pro územní plánování následující úkoly:

- a) řešit územní souvislosti přestavby železničního uzlu Brno,
- b) řešit územní souvislosti definitivního koridoru rychlostní silnice R 43.

Město Brno je dále součástí rozvojových os Katowice-Ostrava-Břeclav-Wien (OS5), Praha-Jihlava-Brno (OS6) a Brno-Svitavy/Moravská Třebová (OS 10), v nichž se předpokládá, že rozvoj veřejné infrastruktury bude iniciovat rozvojové impulsy v přílehlém územním pásu.

#### **4.3 Požadavky vyplývající z územního plánu velkého územního celku**

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

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

Řešení Územního plánu města Brna musí respektovat v územních plánech velkých územních celků obsažené rozvojové plochy nadmístního významu, plochy a koridory umožňující umístění staveb dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu, vymezení regionálních a nadregionálních územních systémů ekologické stability, limity využití území nadmístního významu a plochy pro veřejně prospěšné stavby, které se dle § 187 odst.7 zákona č.183/2006 Sb. (stavební zákon) považují za závazné.

Jihomoravský kraj v roce 2004 pořídil Územní prognózu Jihomoravského kraje. Územní prognóza JMK je územněplánovacím podkladem.

Územní prognóza Jihomoravského kraje prověřila a znovu ověřila systémy či jejich dílčí řešení, které budou zapracovány do nového Územního plánu města Brna. Jedná se o územní systém ekologické stability (aktualizovaný územně-technický podklad ČR) a některé části dopravních systémů jako je rozšíření dálnice D1, trasa jihozápadní tangenty, trasa jihovýchodní tangenty, rozvoj letiště Tuřany a rychlostní komunikace R43, která bude řešena ve dvou ze tří variant konceptu.

Dále je třeba promítnout do územního plánu strategické rozvojové zóny, které územní prognóza umísťuje v jihovýchodním sektoru města a v okrese Brno-venkov na území obcí Šlapanice, Kobylnice, Sokolnice, a prověřit jejich vlivy na město Brno a jeho rozvoj.

#### **4.4 Požadavky vyplývající z programů rozvoje kraje**

Strategické programy rozvoje Jihomoravského kraje schválené zastupitelstvem kraje i další koncepční dokumenty je nutno respektovat a územní důsledky pro město Brno z nich vyplývající prověřit v konceptu územního plánu:

Program rozvoje Jihomoravského kraje (2002)

Strategie rozvoje cestovního ruchu (2002)

Koncepce odpadového hospodářství (2002)

Územní energetická koncepce (2003)

Vyhodnocení situace zemědělství (2003)

Koncepce rozvoje tělovýchovy a sportu na r. 2004-2008

Plán rozvoje vodovodů a kanalizací (aktualizace 2004)

Koncepce ochrany přírody (2004-2005)

Koncepce rozvoje ovocnictví (2004)

Program snižování emisí znečišťujících látek (2004)

Strategie rozvoje hospodářství v Jihomoravském kraji

Regionální inovační strategie

Generel dopravy Jihomoravského kraje (2005)

Generel krajských silnic Jihomoravského kraje (2006).

Uvedené dopravní generely budou respektovány v rozsahu zadání jednotlivých variant konceptu.

## 5. VÝZNAM A FUNKCE MĚSTA VE STRUKTUŘE OSÍDLENÍ, POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z ŠIRŠÍCH VZTAHŮ V ÚZEMÍ

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

**Pozice Brna v evropském kontextu** je dána především geografickou polohou, historickým vývojem a funkční velikostí města. V makroměřítku je Brno součástí městské rozvojové osy Berlín-Praha-(Katowice)-Vídeň-Bratislava-Budapest-(Terst). Významným potenciálem města je jeho **poloha na křižovatce evropských multimodálních koridorů IV** (Berlín-Praha-Bratislava-Budapešť-Istanbul) a VI b (Skandinávie-Varšava-Vídeň-Terst-severní Itálie).

Intenzivnější ekonomické a společenské vazby lze však zasadit do úžeji vymezeného prostoru – euroregionu CENTROPE (Středoevropský region) schematicky vymezeného regiony jižní Moravy, jižních Čech, Burgenlandu, Dolního Rakouska, Vídně, Bratislavy, Györu a Šoproně (celkem cca 7 miliónů obyvatel). V rámci takto vymezeného euroregionu jsou nejvýznamnějšími především geografické a historické vazby k Vídni jako ekonomicky a kulturně dominantnímu centru.

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

**V národní sídelní struktuře** je význam Brna určován jeho pozicí druhého největšího města v republice a nejvýznamnějšího centra Moravy.

**Brno je sídlem Jihomoravského kraje**, svým významem však výrazně přesahuje ostatní krajská města v ČR, a to jednak koncentrací vzdělávacích funkcí, zejména vysokého školství, jednak tím, že je také sídlem nejvyššího soudnictví ČR, některých ústředních orgánů státní správy (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) a institucí celostátního významu (Úřad veřejného ochránce práv aj.).

**Jihomoravský kraj je regionem monocentrickým s výraznou dominancí Brna.** Většina nejintenzivnějších ekonomických a společenských vazeb a interakcí se odehrává na regionální úrovni v prostoru brněnské aglomerace, zahrnující území jádrového města a široké zázemí. Sídelní aglomeraci nelze chápat jako přesně vymezený prostor – jde o dynamické území proměnlivé v závislosti na sledované funkci. Brněnská sídelní aglomerace se v současné době nalézá v přechodové fázi z období pozdně industriálního do období postindustriálního. V tomto přechodném období dochází k výrazným proměnám ekonomických vazeb mezi městem a jeho zázemím, k přesunu řady funkcí původně vázaných na jádrové město do příměstského prostoru a obráceně – jejichž důsledkem jsou změny ve funkční struktuře aglomerace a změny v mobilitě osob a zboží.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je trvalé, intenzivní a cílevědomé posilování významu města Brna na národní i evropské úrovni, udržení pozice města jako významného centra vysokého školství a centra nejvyššího soudnictví.

Cílem je dosažení souladu rozvoje Brna s rozvojem regionu. Rozvoj obou celků je vzájemně závislý a nedělitelný. V případě nemožnosti dosáhnout vyrovnaného vztahu města Brna a jeho okolí, resp. regionu i kraje, zejména v oblasti dopravní infrastruktury, je třeba řešit kompenzaci jiným způsobem.

## **C. Požadavky na řešení**

- Součástí řešení bude vyjádření širších územních vztahů v rozsahu, v němž existují vazby prostorové i funkční mající vliv nebo související s rozvojem města Brna.
- Při řešení územního plánu vycházejte ze současného významu města Brna v evropské a národní struktuře osídlení.
- Využijte šanci výhodné polohy města Brna na křižovatce dvou transevropských multimodálních koridorů a navazující doplňkové sítě. V případě varianty konceptu bez komunikace R43 na území města prověřte důsledky zvoleného řešení v tomto evropském uzlu, bude-li třeba, navrhnete kompenzační opatření.
- Respektujte předpokládanou úlohu Brna v mezinárodní dělbě práce a vytvořte pro ni územní podmínky.
- V rámci zastavitelných a přestavbových ploch vymezte prestižní rozvojové lokality, které budou vhodnou nabídkou města Brna pro získání dalších celostátních, evropských či jiných nadnárodních institucí, ale i významných investorů.

## **6. POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ROZVOJ MĚSTA, POŽADAVKY NA ZOHLEDNĚNÍ HODNOT JEHO ÚZEMÍ (HISTORICKÝCH, KULTURNÍCH, URBANISTICKÝCH, PŘÍRODNÍCH APOD.)**

### **6.1 Požadavky a podmínky pro rozvoj města**

Město Brno je složitý organismus, jehož jednotlivé prvky i jejich vzájemné vztahy musí spolehlivě fungovat, aby město mohlo plnit všechny své funkce – rezidenční, výrobní, obchodní, správní, dopravní i rekreační. Dysfunkce byť jen jednoho prvku města se projeví četnými nefunkčními vztahy a následně vyvolá problémy v dalších prvcích.

Okruhy problémů města Brna definované na základě průzkumů a rozborů (kapitola 3) signalizují, že ve městě se uplatňují určité trendy vývoje, v jejichž důsledku město nemůže uspokojivě plnit své funkce, a pokud nedojde k eliminaci nebo alespoň omezení těchto trendů, jejich negativní dopad na město se bude dále prohlubovat.

- Primárním požadavkem na řešení územního plánu je omezení **suburbanizace** a předcházení příčinám nežádoucí suburbanizace všemi územními prostředky. Suburbanizace je nejzávažnějším problémem města. Snižuje počet jeho obyvatel, způsobuje jejich odliv i odliv pracovních příležitostí do okolí a současně nepřiměřeně zvyšuje zátěž veřejné infrastruktury ve městě. Stěžejním nástrojem je vymezení **široké nabídky kvalitních rozvojových ploch ve všech potřebných funkcích odpovídajících strategickým cílům rozvoje města**, která bude minimálně stejně atraktivní jako nabídka ploch v okolních obcích. Územní plán bude současně spolupůsobit při žádoucím přesunu územně zvláště náročných nebo urbánně nepřilíš atraktivních funkcí mimo obvod města (pozitivní stránka suburbanizace).

- V zájmu principu trvale udržitelného rozvoje, který v územním plánu znamená dlouhodobou stabilitu rozvojových záměrů, šetrné využívání územních zdrojů a respekt k přírodním a kulturním hodnotám v území je žádoucí řešit rozvojové plochy především v dlouhodobých rozvojových směrech koncentrovaných urbanistických struktur v návaznosti na koridory dopravní a technické infrastruktury a v území navazujícím na již zastavěné území města.
- Vytvořte předpoklady pro koexistenci různých městských funkcí jako protiváhu trendu monofunkčnosti území. Přitom předcházejte jiným potenciálním rizikům, která by mohla v důsledku řešení nastat (např. vliv ostatních funkcí na kvalitu bydlení apod.).
- Z hlediska prostorové struktury rozvojových ploch sledujte jako cíl **radiální prostorový model, typický pro Brno**, se souvisle (kompaktně) zastavěným územím, který přirozeně vrůstá do okolní krajiny. Vymezte páteřní radiální osy rozvojových směrů ve střídání se zelenými klíny a respektujte jejich pokračování do volné krajiny tak, aby bylo zachováno propojení města s krajinou a současně vytvořeny podmínky pro pokračování rozvoje v dalších generacích.
- Ve vztahu k přírodě a krajině preferujte aktivní tvůrčí přístup (nikoliv princip konzervace), který zachová stávající hodnoty, začlení je do systémů plnicích požadavky současné společnosti a nabídne jejich přiměřené nové využití.
- Skladbu a strukturu funkčních ploch řešte v měřítku odpovídajícím charakteru stávající zástavby i krajiny. Respektujte zásadu napojení každé samostatné funkční plochy na veřejnou komunikaci a technickou infrastrukturu.
- Ve stabilizovaných územích respektujte v maximální míře funkční návaznost současného Územního plánu města Brna, tzn. stanovte stejné nebo obdobné funkční využití ploch, pouze v případě nevyužitých a opouštěných areálů včetně tzv. brownfields vytvořte podmínky pro jejich budoucí revitalizaci.
- Při řešení územního plánu vycházejte z **koncepčních rozvojových materiálů města**. Prověřte územní požadavky z nich vyplývající a zapracujte je do územního plánu. Jedná se o následující dokumenty:  
Strategie pro Brno (2002)  
Dopravní politika statutárního města Brna (1998)  
Generel bydlení (2002)  
Strategie bydlení v městě Brně (2001)  
Územní energetická koncepce (2004)  
Koncepce tělovýchovy a sportu (2004)  
Souhrnný přepočet kmenových stok (2004)  
Plán odpadového hospodářství statutárního města Brna (2005)  
Generel ovzduší – Program snižování emisí a imisí statutárního města Brna (2005)

## 6.2 Požadavky na zohlednění hodnot území

Při řešení územního plánu usilujte o **zachování historických, kulturních, urbanistických i přírodních hodnot města**.

- Respektujte jedinečný historicky utvářený obraz města na rozhraní dvou krajinných typů – široké lužní nivy na jihu a pahorkatiny se zaříznutými údolími na severu.
- Vymezte jednotlivé krajinné celky města na základě jejich krajinného rázu daného reliéfem, přírodními prvky a urbanistickou strukturou. Zdůvodněte výběr přírodních, urbanistických a kulturních hodnot jednotlivých částí území, které je nezbytné respektovat, a upozorněte na nevhodné a rušivé zásahy, které je nezbytné eliminovat.

- Prověřte možnost identifikace krajinných celků s městskými částmi. Respektujte identitu městských částí a vyhodnoťte možnosti jejich rozvoje nejen z hlediska možností technické infrastruktury a dopadů na okolní městské části i celkovou strukturu města, ale i z hlediska zachování jejich krajinného rázu a pobytové pohody.
- Nejcitlivějšími místy kompozice města jsou krajinná či historickým vývojem zástavby utvářená rozhraní. Tato území řešte variantně z hlediska identity jednotlivých krajinných i správních celků a z hlediska celoměstských struktur. Vymezte, kde je nezbytné zachovat či obnovit prostupné přírodní zázemí.
- Respektujte přírodní i stavební dominanty jako identifikační prvky a orientační body území. Vymezte možnosti vytváření nových dominant (orientačních a identifikačních bodů) především v návaznosti na hlavní vjezdy do města, avšak s ohledem na Městskou památkovou rezervaci Brno (ochranné pásmo MPR Brno).
- Respektujte historicky vytvořená jádra urbanistické struktury, především historické jádro i původní centra městských částí. Vyhodnoťte jejich možnosti z hlediska dalšího rozvoje území, případně navrhněte další v rámci návrhových ploch.
- Vymezte jednotlivé charakteristické struktury zástavby, stanovte jejich kvality a z nich vyplývající regulace ochrany a rozvoje.
- Způsob zástavby v kompaktním městě je představován hodnotnou blokovou urbanistickou strukturou, charakteristickou pro výstavbu v 19. a v 1. pol. 20. století. Tato struktura je rozvinuta v sekundárním prstenci kolem historického jádra s výjimkou jižního segmentu zasaženého negativním dopadem bariéry železničního uzlu. Představuje hlavní jádro prostorové a funkční stabilizace. Vytvořte proto podmínky pro zachování a regeneraci charakteristické blokové struktury zástavby, se stanovením regulací respektujících architektonické kvality zástavby (charakteristické prostorové vztahy, hmotové řešení).
- Respektujte charakter, který si dodnes zachovává i vesnická zástavba v okrajových částech města, kde představuje jádra sídelní struktury. Tato historická centra původních vesnic mají specifický „genius loci“ významný pro pocit sounáležitosti obyvatel s místem. Respektujte proto charakter této sídelní struktury a vytvořte územní podmínky a regulace pro zachování a regeneraci charakteristické vesnické sídelní struktury zohledňující prostorové kvality zástavby.
- Při revitalizaci nefunkčních, opuštěných výrobních či jiných areálů (tzv. brownfields) respektujte stávající architektonicky významné objekty jako zachované hodnoty architektury.
- Sídliště jsou specifickou formou zástavby, charakteristickou pro určitou etapu rozvoje města, kterou nelze pominout z důvodu, že zde žije téměř polovina obyvatel města. Většina sídlišť nabízí kvalitní obytné prostředí. Stavební fond však vyžaduje rozsáhlé udržovací práce. Sídliště nemají většinou dostatečné občanské vybavení, dostatek pracovních příležitostí, nemají zajištěnu dopravu v klidu. Tento stav je zhoršován zahušťováním sídlišť. Stanovte podmínky vedoucí k bezproblémové komplexní regeneraci sídlišť (s ohledem na jejich původní urbanistické a architektonické kvality) s cílem dotvoření sídlišť jako významných celků do podoby kvalitních městských čtvrtí.

## **7. POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZÁKLADNÍCH DEMOGRAFICKÝCH, SOCIÁLNÍCH A EKONOMICKÝCH ÚDAJŮ MĚSTA A VÝHLEDŮ**

### **7.1 Demografický a sociální vývoj**

## A. Současný stav, tendence vývoje

### Disproporce současného stavu a možného vývoje

Obyvatelé představují podstatu města; na jedné straně aktivně ovlivňují probíhající společenské, ekonomické a politické změny, na druhé straně je jejich chování těmito změnami významně ovlivňováno. Transformace české společnosti po roce 1989 výrazně ovlivnila celkové populační klima, a tím i demografické chování české populace.

**Pro změny demografického chování české i brněnské populace, které se projeví v posledním desetiletí 20. a na počátku 21. století, jsou zejména charakteristické:**

- **změny demografického chování obyvatel města** (růst věku matek při porodu, nárůst počtu dětí svobodných matek, posun uzavírání manželství do vyššího věku, pokles sňatečnosti a potratovosti, růst rozvodovosti, rozrůznění forem rodinného života – pokles velikosti domácností, nárůst počtu nesezdaných soužití, upřednostňování snahy o vyšší životní úroveň, dvoukariérová manželství apod.),
- **nízká porodnost a plodnost** (spojené s posunem maximální plodnosti žen do věkové kategorie 25-29 roků),
- **pozvolný pokles celkové i kojenecké úmrtnosti**,
- **záporný přirozený přírůstek**, tj. rozdíl mezi počtem narozených a zemřelých (velikost přirozeného úbytku obyvatel se ve městě Brně sice od roku 1996 pomalu snižuje, dosažení kladného přirozeného přírůstku však není v blízké budoucnosti pravděpodobné),
- **záporné migrační saldo**, tj. rozdíl mezi počtem přistěhovalých do Brna a počtem vystěhovalých z Brna, **nástup rezidenční suburbanizace**, tj. stěhování obyvatel z Brna do sousedních obcí zejména v okresech Brno-venkov, Vyškov, Blansko, **zvýšení počtu imigrantů ze zahraničí**,
- **celkový úbytek počtu obyvatel města Brna** (v období mezi léty 1994 až 2004 ztratilo město Brno celkem přes 20 000 obyvatel),
- **urychlení procesu stárnutí obyvatelstva** (rychlé absolutní i relativní narůstání podílu starších složek obyvatel, tj. ve věku 65 let a výše a snižování podílu obyvatel v produktivním věku),
- **zlepšení vzdělanostní struktury obyvatelstva** (podíl osob starších 15 let nejméně s maturitou ve městě Brně v roce 2001 překročil 50procentní hranici, tj. 51,6 %),
- **změny ekonomické struktury obyvatelstva** (pokles zastoupení výrobních sektorů národního hospodářství a vzestup významu sektoru služeb),
- **prostorová diferenciací ukazatelů demografického vývoje**
  - provázanost změn demografických charakteristik s novou bytovou výstavbou zejména na severním okraji Brna (suburbánní rezidenční lokality zaznamenávají mírný nárůst počtu obyvatel kontrastující s depopulací vnitřního města),
  - příliv migrantů do okrajových lokalit města zlepšuje vzdělanostní strukturu obyvatelstva (a tím i zvyšování ekonomického statusu těchto území), zvyšuje se zde také podíl produktivní složky obyvatel,
- **výhledový počet obyvatel** (v roce 2003 byla zpracována projekce obyvatelstva města Brna s migrací do roku 2030 jako součást projekce obyvatel Jihomoravského kraje, ve které se předpokládá, že okres Brno-venkov bude až do roku 2010 migrací získávat obyvatele, zejména na úkor města Brna; ve druhém desetiletí prognózovaného období by však mělo město Brno migrací získávat obyvatele z většiny území Jihomoravského kraje, i když okres Brno-venkov zůstane nadále migračně atraktivní),



- **změny životního stylu** (tj. změny řady demografických a sociálních charakteristik obyvatel týkajících se vývoje životního stylu, hodnotových preferencí či spotřebních vzorců chování)
  - růst mobility obyvatel,
  - dualizace sociální struktury obyvatel (tj. prohlubování rozdílu mezi sociálními vrstvami obyvatel),
  - změny vzorců spotřebního chování společnosti (konzumní preference), rozvrstvení společnosti založené na charakteru spotřeby,
  - vzestup významu volného času a rekreace v životě člověka, individualizace volnočasových preferencí,
  - flexibilizace práce,
  - zvýšení vnímavosti k otázkám životního prostředí a kvality života.

### **Prostorové disproporce**

**Na základě provedené faktorové analýzy lze na území města Brna prostorově lokalizovat několik důležitých tendencí:**

- koncentrace významného vzdělanostně-profesního faktoru v lokalitách severního okraje Brna a v tradičních rezidenčních oblastech Masarykovy čtvrti, Pisárek, Žabovřesk naznačuje tendenci k určité prostorové segregaci vyšších příjmových skupin obyvatel; stejně tak identifikace sociálního typu územních jednotek signalizuje nedobrovolnou (převážně ekonomicky podmíněnou) segregaci,
- společenskou, resp. ekonomickou homogenizaci – začlenění více než třetiny obyvatel města Brna do typu vymezeného zejména na základě silně zastoupeného vzdělanostně-profesního faktoru, což znamená usazování střední, resp. střední vyšší vrstvy obyvatel v poměrně rozsáhlých oblastech města; z jiného úhlu pohledu toto představuje „poměšťování“, tj. pronikání určitých skupin obyvatel a jejich způsobu života do oblastí původně spíše vesnického charakteru (vliv suburbanizace),
- vnitřní diferenciaci kategorie sídlišť – na jedné straně stojí starší sídlištní celky s poměrně nízkým zastoupením vzdělanostně-profesního faktoru a patrně i staršími obyvateli, na straně druhé sídliště s příznivější věkovou strukturou obyvatel a vyšším podílem ekonomicky aktivních obyvatel.

**Mezi potenciální procesy, které se budou v nejbližší budoucnosti významněji projevovat v socioekonomické struktuře města Brna, lze zařadit zejména:**

- postupující suburbanizaci (související odliv vyšší střední třídy z oblastí vnitřního města) a s tím související zvyšování mobility obyvatel,
- postupující stárnutí a relativní ekonomický úpadek některých sídlištních celků,
- značně rozrůzněný vývoj dnešních sociálně relativně homogenních obytných oblastí širšího vnitřního města, tj. setrvalý význam enkláv kvalitního bydlení (např. Žabovřesky, Masarykova čtvrť, Černá Pole) versus postupné zhoršování socioekonomických ukazatelů v méně kvalitních (Zábrdovice, Trnitá, Staré Brno) nebo dříve prestižních lokalitách (např. vybrané oblasti Králova Pole, Ponavy, Veveří).

### **B., C. Cíle, kterých má být dosaženo, a požadavky na řešení**

Cílem územního plánu je vytvoření harmonického města všestranně atraktivního nejen pro jeho současné obyvatele, ale i pro imigranty, kteří by si zvolili Brno jako svůj nový domov. Samotný územní plán nemůže zajistit růst počtu obyvatel města Brna, ale musí pro naplnění tohoto cíle vytvořit územní podmínky a předpoklady.

- Územní plán řešte s ohledem na nutnost zastavení celkového úbytku počtu obyvatel města a vytvoření územních podmínek pro jeho nárůst. Za současné demografické situace je růst počtu obyvatel vázán a podmíněn migrací, migračním chováním obyvatel města Brna a imigrací do Brna. Zabránění nežádoucím emigracím z Brna (mladých lidí, obyvatel vysokoškolsky vzdělaných, kvalifikovaných, úspěšných podnikatelů aj.) a získání právě takových imigrantů je pak závislé na míře naplnění následujících zásad, pro které územní plán vytváří územní podmínky:
  - **bydlení, rozvojové plochy** (dostatečná a různorodá nabídka ploch pro bydlení, dostupné bydlení pro všechny obyvatele města, diferencovaná nabídka bydlení pro jednotlivé vrstvy obyvatel, neexistence fyzicky i sociálně degradovaných území aj.),
  - **mobilita** (pestrá nabídka dopravních příležitostí umožňující dobrou dopravní dostupnost (do zaměstnání, za vzděláním, kulturou, nákupy, sportem a rekreací, apod.) všem skupinám obyvatel, rozvoj dopravní infrastruktury aj.),
  - **životní prostředí, kvalita života** (kvalitní obytné prostředí, obyvatelnost města aj.),
  - **pracovní příležitosti** (fungující široce strukturovaný trh práce reagující na požadavky ekonomické restrukturalizace aj.),
  - **atraktivita města, volnočasové aktivity** (tradiční přitažlivost města jako metropole jižní Moravy; centrum ekonomických, vědecko-výzkumných a kulturních aktivit, univerzitní město, sídlo celostátních orgánů a institucí; široká nabídka volnočasových aktivit při respektování vzestupu významu volného času a rekreace v životě člověka).
- Při řešení územního plánu respektujte procesy spojené se změnami vzorců demografického chování obyvatel (pokles porodnosti a plodnosti, rozrůznění forem rodinného života aj.). Prověřte možnosti vytvoření podmínek pro možné zvýšení porodnosti, sňatečnosti, pro uskutečnění těchto v současné době odkládaných demografických událostí (např. vymezením městských pozemků pro startovací byty pro mladé).
- Respektujte proces stárnutí brněnské populace, zvyšování počtu obyvatel v poproduktivním věku, respektujte zdravotně znevýhodněné občany a další sociální skupiny obyvatel. Vytvořte územní podmínky pro plnohodnotný život této části obyvatel města (např. vymezením vhodných lokalit v plochách bydlení pro domovy důchodců, penziony, specializovaná centra).
- Vytvořte územní podmínky pro omezování dualizace sociální struktury obyvatel města, tj. rozdílu mezi situací úspěšnějších a marginalizovaných sociálních skupin (např. vymezením ploch městských pozemků pro sociální bydlení).
- Navrhněte taková opatření a územní podmínky, které zabrání dalšímu prohlubování sociální segregace města (tj. vytváření územní koncentrace rizikových skupin – nižší příjmové skupiny, méně sociálně přizpůsobiví v určitých lokalitách vnitřního města), stárnutí a relativnímu ekonomickému úpadku vybraných sídlištních celků, lokalizaci elitních enkláv nově vzniklých rezidenčních oblastí (např. vhodné doplnění monofunkčního území o plochy smíšené může vést k ekonomickému povznesení rizikových a upadajících oblastí).
- Navrhněte zásady a územní předpoklady pro využití vysoce nadprůměrné vzdělanostní struktury obyvatel města Brna (např. lokality městských pozemků pro startovací byty pro absolventy VŠ, umístění vědeckých a výzkumných institucí v návaznosti na kampusy, podnikatelské inkubátory apod.).

- Prověřte prostorové vymezení oblasti nejužších vazeb města Brna a jeho zázemí. Reagujte na probíhající demografické procesy (data týkající se vývoje celkového počtu obyvatel, ale i vztahy a vazby jednotlivých funkcí) nejen v prostoru omezeném hranicemi města, nýbrž v kontextu brněnské aglomerace, především pak Brna a jeho nejbližšího okolí.
- Prověřte možnosti územního plánu přispět ke zvýšení imigrační atraktivity města Brna z hlediska nejvýznamnější a sociálně i ekonomicky nejperspektivnější skupiny imigrantů ve věkových kategoriích 20-30 roků, migrujících do Brna z pracovních důvodů.
- Respektujte vzestup významu volného času a rekreace v životě člověka, individualizace volnočasových preferencí, splývání významu pojmů volný čas, kultura, sport, nakupování, zábava, vzdělávání.
- Zohledněte zvýšení vnímavosti obyvatel k environmentálním otázkám a kvalitě života.

## 7.2 Ekonomický vývoj

### A. Současný stav

Sekundární sektor zaujímal na počátku 90. let v Brně významné postavení v ekonomice města. Tento sektor měl v roce 1989 největší podíl na zaměstnanosti. Průmysl byl soustředěn do velkých celků strojírenské a elektrotechnické výroby, z nichž čtyři rozhodující strojírenské podniky se podílely zhruba třetinou na celkové zaměstnanosti průmyslu. Vliv politických a makroekonomických změn po roce 1989 zasáhl strukturu ekonomiky města a transformační procesy ji ovlivňují až do současnosti. Vnějšími znaky jsou útlum výkonnosti průmyslové výroby, pokles významu místních, především průmyslových podniků v národním srovnání a odbytové potíže. Tento proces vedl také ke ztrátě velkého množství pracovních míst. V průmyslu poklesl počet pracovníků na polovinu. Od druhé poloviny 90. let byl pokles počtu pracujících v průmyslu provázen také poklesem počtu pracujících ve stavebnictví. Snížení zaměstnanosti v sekundárním sektoru bylo z počátku kompenzováno přesunem pracovní síly do terciární sféry. Po roce 1997 s ohledem na naplnění sektoru služeb dochází ve městě Brně k nárůstu nezaměstnanosti.

Největší dynamikou růstu terciárního sektoru se vyznačovalo odvětví peněžnictví a pojišťovnictví, ale v absolutním vyjádření největší přírůstek osob zaznamenal obchod. Transformace maloobchodní sítě patří mezi jedny z nejviditelnějších důsledků ekonomických změn. Ve městě Brně došlo k významným kvalitativním a kvantitativním změnám maloobchodu. Dynamika rozvoje byla umocněna výrazným vstupem zahraničního kapitálu. Výchozí stav v roce 1990 se vyznačoval nízkou kapacitou maloobchodní sítě, a to jak v evropském, tak i v celorepublikovém srovnání, nevhodnou velikostní strukturou prodejních jednotek a nevyváženým prostorovým rozložením. K zásadním změnám došlo ve druhé polovině 90. let, kdy většina obchodních řetězců expandovala prostřednictvím výstavby velkoplošných typů prodejen na „zelené louce“. Příznivé ekonomické podmínky pro investory spolu se zvýšenou mobilitou obyvatelstva vedly k lokalizaci většiny nových prodejních jednotek do okrajových poloh města. V současnosti je plošný standard srovnatelný s podmínkami ve městech západní Evropy, nicméně nerovnoměrné umístění prodejen vyvolává zvýšené požadavky na dopravu.

I přes stále probíhající restrukturalizaci místní hospodářské báze si město zachovalo významný podíl průmyslu, i když došlo k významnému snížení počtu pracovníků. Brno stále patří mezi významné koncentrace výrobních kapacit v rámci ČR. Poměrně silné

postavení si drží strojírenská výroba. Odvětvím s vysokým potenciálem je elektrotechnická výroba. Zvýšená míra zahraničních investic do tohoto odvětví v rámci brněnské aglomerace dala vzniknout poměrně velké územní koncentraci elektrotechnických firem. V první fázi šlo o investice využívající především levné pracovní síly. Koncept konkurenceschopnosti vázané na využití levné pracovní síly je nyní opouštěn ve prospěch jiných komparativních výhod, jakými jsou např. kvalifikovaná pracovní síla a velká koncentrace vzdělávacích příležitostí.

V posledních letech se Brno stává předmětem zájmu pro umístění vyspělých technologií. Jde zejména o obory jako informatika a telekomunikace (zvláště internetové telekomunikační aplikace), lékařská technika a výroba vědeckých přístrojů. Specifickou oblastí je rozvoj odvětví strategických služeb, kdy zejména společnosti pracující s informačními technologiemi nejsou vázány územně omezenou poptávkou. Ve prospěch lokalizace strategických služeb ve městě Brně přispívá kvalitní telekomunikační infrastruktura a přítomnost zdrojů kvalifikované pracovní síly.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Ekonomické využití území musí vycházet z principu trvale udržitelného rozvoje ve smyslu zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Základním strategickým cílem průmyslové politiky města Brna je restrukturalizace průmyslu zaměřená na technologicky vyspělá odvětví a tvorbu nových pracovních míst. Pro naplnění tohoto cíle je nutné v Brně vytvářet investičně atraktivní prostředí jak pro zahraniční, tak i pro domácí investory. Podle zahraničních zkušeností jsou v období transformačních ekonomik přímé zahraniční investice standardně nejrychlejšími a neúčinnějšími nástroji k vytvoření dlouhodobého pozitivního rozvoje především regionálních ekonomik. Účinnost přímých zahraničních investic při akceleraci rozvoje regionálních ekonomik vyvolala na světovém trhu velkou poptávku po těchto investicích. ČR včetně města Brna se ocitla v silné mezinárodní konkurenci. Brno patří z hlediska hodnocení územní koncentrace přímých zahraničních investic spolu s Prahou a Plzní mezi tři nejdůležitější centra atraktivity v ČR. Tento závěr potvrzuje i skutečný zájem zahraničních investorů, kteří hledali příhodné podmínky pro své podnikatelské záměry.

Mobilita kapitálu světové ekonomiky vytváří pro Brno řadu příležitostí, ale i omezení. V abstraktním ekonomickém prostoru lze město zařadit do kategorie měst získávajících z kombinace metropolitních charakteristik (kvalifikovaná pracovní síla, dobrá úroveň telekomunikací, univerzitní zázemí, nabídka služeb, referenční investoři) a provinčních charakteristik (cena kvalifikované práce, cena služeb, environmentální kvality). Tento typ měst vstupuje do evropského konkurenčního prostředí jako alternativa vůči větším městům, využitelná specifickým typem investic (zákaznická a vývojová centra, prototypová výroba apod.).

Je ovšem obtížné se specificky vymezit vůči případným konkurentům z kategorie srovnatelných měst. Brno stejně jako ostatní evropská města střední velikosti proto posiluje a prezentuje obecné předpoklady investiční atraktivity, jako jsou strategická dopravní poloha, nabídka vhodných nemovitostí nebo kvalifikovaných pracovníků.

Významnou podmínkou pro konkurenceschopnost Brna ve vztahu ke srovnatelným městům je soustavné zlepšování dopravní infrastruktury. Dopady nerovnoměrné dopravní dostupnosti a případné omezení vnitřní mobility musí být proto vyváženy jinými ekonomicky atraktivními stimuly.

Rozvoj města v postindustriální společnosti je determinován kromě soustavného zlepšování dopravní infrastruktury zejména rychlým rozvojem technologií zajišťujících dálkový přenos informací. Tato skutečnost umožňuje oddělení výroby od řízení, administrativy, finančních, právních a dalších služeb.

Časovou disproporci mezi návrhovým obdobím ÚP vyžadujícím ekonomické hodnocení v dlouhém časovém horizontu a podnikatelskými záměry preferujícími většinou krátkodobé ekonomické cíle územního rozvoje je třeba skloubit s obecnou prospěšností a veřejným zájmem.

Krátká ekonomická životnost výrobních technologických zařízení umožňuje po vyčerpání poskytnutého zvýhodnění přesunout aktivity bez větších nákladů jinak. Z toho důvodu je vhodné podporovat takové ekonomické aktivity, které jsou založené na místní kvalitě, například na vzdělané pracovní síle.

Příchod investorů vybraných technologických firem byl a bude umocňován decentralizačními procesy na úrovni velkých metropolí, ze kterých jsou tlakem zvyšujících se nákladů vytlačovány aktivity typu výzkumu a vývoje, klientských služeb a rutinní administrativa. Město Brno by mohlo uspět v soutěži o získání těchto druhů investic. Založení vývojového centra a zákaznického centra velkých společností je částečnou indicií naznačeného vývoje a cílem hospodářské politiky.

### **C. Požadavky na řešení**

- Využijte základní údaje ze zpracovaných dokumentů o budoucím ekonomickém vývoji statutárního města Brna a transformujte je do požadavků na řešení územního plánu.
- Určete ekonomické priority základních směrů rozvoje města. Z ekonomického hlediska stanovte potřebnou nabídku rozvojových lokalit, tzn. nových rozvojových ploch a přestavbových ploch (ploch se změnou funkce, ploch se změnou intenzity využívání).
- V případě zjištění deficitu v konkurenceschopnosti města (ve variantě bez komunikace R43) proveďte možnosti jeho kompenzace a vytvořte pro ně územní podmínky. Vyhodnoťte dopady na ekonomický rozvoj města.
- Vytvořte a použijte systém jednotného územně-ekonomického hodnocení rozvojových celků, navrhnete jejich charakteristiky a pravidla pro jejich porovnávání.
- Optimalizujte varianty umístění rozvojových území pomocí navrženého systému jednotného hodnocení ekonomické efektivnosti. Jako podklad pro posouzení vhodnosti rozvoje v jednotlivých rozvojových lokalitách definujte nezbytnou infrastrukturu.
- Vyhodnoťte dopady řešení bez komunikace R43 (na území města) na územní rozvoj města, především vliv tohoto řešení na vyváženost rozložení funkcí bydlení, pracovních příležitostí a celoměstské vybavenosti a dopady na vnitřní dopravní subsystémy, zejména na síť MHD.
- Posuďte ekonomickou náročnost a proveditelnost záměrů územního plánu a ověřte objem prostředků potřebných pro veřejné investice nezbytné pro územní rozvoj.
- Zohledněte časové hledisko realizace ÚP, tj. etapizaci rozvojových lokalit.
- Rozvojové trendy přímých zahraničních investic v poslední době stále více akcentují četné výhody územní koncentrace příbuzných a navazujících firem (tzv. clustering). Praktickým řešením jsou různé typy podnikatelských parků a rozvojových zón. Za tímto účelem určete potřebnou nabídku rozvojových výrobních ploch v dopravně dostupných lokalitách v rámci města a především v rámci příměstského prostoru.

- V územním plánu vymezte nezbytné plochy pro logistiku tak, aby byly minimalizovány dopady dopravního zatížení spojené s činnostmi těchto provozů.
- Vymezte ekonomické územní podmínky pro rozvoj malého a středního podnikání (technologické inkubátory, podnikatelské inkubátory se zaměřením na výzkum, hi-tech centra, inovační centra, podnikatelské parky). Vytvořte územní podmínky pro možnost propojení a spolupráce s výzkumem a vysokými školami.
- Vyhodnoťte opatření, která by podpořila udržení a flexibilitu vysoce nadprůměrné vzdělanostní struktury pracovní síly ve městě, a jejich územní předpoklady řešte v ÚP.
- Koncept deindustrializace velice úzce souvisí s růstem terciárního sektoru. Proces terciace je možno chápat jako nový hnací moment postindustriálních městských ekonomik a jako alternativu vůči dynamickému rozvoji průmyslu. Navrhněte opatření ve sféře ekonomiky, která by tento proces podpořila, a jejich územní předpoklady zapracujte do ÚP.
- Dopady deindustrializace promítněte i do prostorové a funkční struktury města, zejména u revitalizací ploch brownfields; navrhněte optimální podmínky pro jejich budoucí využití s ohledem na zjištěné nebo předpokládané ekologické zátěže.
- V územním plánu zohledněte možnost rozvoje služeb. Vytvářejte podmínky pro lokalizaci investic do strategických služeb a vývojových center.
- S ohledem na očekávaný podíl průmyslu na ekonomice města navrhněte takové územní ekonomické podmínky, aby byl umožněn rozvoj služeb pro podniky. Prověřte vzorce a zohledněte v územním plánu prostorové chování společností z oblasti služeb pro podniky.
- Významnou oblastí služeb je výstavnictví. V rámci Brna jde o fenomén působící jak ve vlastní sféře vlivu, tak i svým multiplikačním efektem na ostatní složky místní ekonomiky (obchod, cestovní ruch, podnikatelské služby). V územním plánu respektujte význam tohoto odvětví a zohledněte možnosti jeho rozvoje a služeb spojených s výstavnictvím.
- Vyhodnoťte probíhající procesy ve struktuře a prostorovém rozmístění maloobchodní sítě a prověřte možnosti řešení prostorové nevyváženosti maloobchodní sítě.
- S ohledem na značný potenciál města prověřte a navrhněte v územním plánu podmínky pro rozvoj služeb spojených s cestovním ruchem a rekreací (ubytovací služby, turistické atrakce, aktivity pro volný čas).

## 8. POŽADAVKY NA VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH ÚZEMÍ

V rámci dlouhodobých rozvojových směrů vymezte zastavitelná území a územní rezervy. Stanovte etapizaci jejich využití včetně podmínek pro zahájení rozvoje na jednotlivých lokalitách v jednotlivých etapách.

Jako zastavitelné území vymezte i nezastavěné lokality navazující na souvisle zastavěné území města.

Zastavitelná území řešte v rozsahu, který bude představovat nabídku rozvojových ploch v odpovídající struktuře funkčního využití dle polohy a charakteru lokality. Přitom sledujte zásadu intenzivního využití území a souvislého zastavění („kompaktní město“ – viz kapitola 4.1). V případě zastavitelných ploch většího rozsahu uložte povinnost prověření změn jejich využití územní studií nebo regulačním plánem.

Zastavitelná území nevymezujte v těch částech města, kde by další rozvoj vyvolával negativní dopady na již zastavěné území a zhoršoval kvalitu obytného prostředí, případně stanovte v takových případech nezbytné či omezující podmínky pro další

rozvoj. Zastavitelné plochy většího rozsahu nevymezujte v těch částech území města, která nebudou napojena na vyšší komunikační systém a systém technické infrastruktury. Zamezte nadměrnému územnímu růstu stávajících sídel zejména na okraji územního obvodu města, zvláště pokud pro nové rozvojové plochy nejsou zajištěny potřebné kapacity dopravní, občanské a technické infrastruktury.

Nepřipusťte další fragmentaci sídelní struktury vznikem nových sídelních útvarů („satelitů“) nebo nových lokalit výrobních, logistických, skladových nebo nákupních areálů v krajině.

Ve stabilizovaném území města vytvořte územní předpoklady pro intenzifikaci využití především v prostorech navazujících na kapacitní dopravní infrastrukturu a regulujte funkční využití takových stabilizovaných ploch. Ve stabilizovaném území obecně proveďte možnosti intenzivnějšího využití a stanovte pro ně podmínky, zejména kapacitu technické a dopravní infrastruktury a požadavek zachování kvality prostředí. Přitom respektujte zásadu, aby intenzita využití v okrajových částech zastavěného, příp. zastavitelného území nepřevyšovala intenzitu uvnitř zastavěného území.

Nejcennější části městské krajiny vymeďte jako nezastavitelná území. Mezi vymezeným zastavitelným územím a jeho přírodním rámcem (okraje lesních porostů, vodní toky a vodní plochy, krajinné útvary) proveďte vytvoření nezastavěné přechodové zóny. Existence této nezastavěné kontaktní zóny zachovává jedinečný ráz příměstské krajiny a současně přispívá ke kvalitě zastavitelného území.

## **9. POŽADAVKY NA TVORBU A OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZDRAVÝCH ŽIVOTNÍCH PODMÍNEK, NA VYUŽITELNOST PŘÍRODNÍCH ZDROJŮ A OCHRANU KRAJINY (VČETNĚ OCHRANY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU, POZEMKŮ URČENÝCH K FUNKCI LESA) A NA ÚZEMNÍ SYSTÉMY EKOLOGICKÉ STABILITY**

### **9.1 Ochrana a obnova přírodních a krajinných hodnot území včetně vodních toků**

#### **9.1.1 Ochrana a obnova krajiny**

##### **A. Současný stav**

Příměstská krajina spolu s lesními komplexy tvoří zelený rámeček města Brna, který je jednou z jeho největších hodnot. Tvoří městu zázemí, zajišťující a zvyšující jeho obytnost. Zelené klíny prostupují do zastavěného území města, kde pokračují městskými parky. Funkce příměstské krajiny jsou rozmanité – primárně produkční, vodohospodářská, ekologická, rekreační, estetická, zdravotní, psychohygienická atd. Jednou z významných hodnot příměstské krajiny je její v různé míře dochovalý krajinný ráz, typický vždy pro určité území.

Současný ÚPmB není dostatečným nástrojem k zajištění účinné ochrany příměstské krajiny. Nezastavitelné „zelené horizonty“ a „zelené klíny“ jsou prostorově nepřesně definovány, a tudíž obtížně obhájitelné. K narušení významného zeleného klínu dochází v jižní části města v nivě soutoku Svatky a Svitavy. Příměstská krajina, především zemědělská půda sousedící se zastavěným územím, je pod neustálým tlakem na zástavbu, neboť výstavba na „zelené louce“ je méně náročná než v plochách „brownfields“, které je třeba nákladně revitalizovat. V řadě případů však nebyly při navrhování rozvojových lokalit dostatečně brány v úvahu krajinné hodnoty a důsledkem bylo narušení krajinného rázu, které se v současnosti nejvíce projevuje změnou typického podílu zastavěných ploch, zemědělské půdy a lesa (v extrémních případech až úplným zastavěním zemědělské půdy k okrajům lesních porostů), ale také zastavěním

významných pohledově exponovaných zelených horizontů či pohledových os. To vše vede ke snižování hodnoty krajiny, jejího rekreačního potenciálu i kvality obrazu města.

S výše uvedeným souvisí i prostupnost krajiny, která je zajištěna veřejně přístupnými účelovými cestami, stezkami a pěšinami mimo zastavěné území, zpřístupňujícími krajinu pro obyvatele a umožňujícími její využívání (včetně rekreačního využití). Při vzniku nových ploch pro zástavbu často nebyla respektována stávající síť polních a lesních cest a pěšin a došlo tak k narušení prostupnosti území.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem ochrany a obnovy brněnské příměstské krajiny je nalézt soulad mezi rozvojem města na straně jedné a zachováním jeho nezastavěné kvalitní příměstské krajiny na straně druhé, se speciálním ohledem na její krajinný ráz a rekreační potenciál. Cílem je zajistit prostupnost území pro nemotorovou dopravu (pěší, cyklistická, koně). V souladu s Evropskou úmluvou o krajině je třeba zabezpečit ochranu hodnot na základě vymezených typů krajiny na území města Brna.

### **C. Požadavky na řešení**

- Při řešení konceptu vycházejte ze zpracovaného územně plánovacího podkladu „Rozbor zastavitelnosti krajiny v okrajových částech města Brna“ (Ekologická dílna Brno, 2004).
- Vymezte „nezastavitelná území“, stanovte jejich funkční využití a definujte regulativy zajišťující jejich ochranu. Základními kritérii pro vymezení nezastavitelných území musí být: ochrana kvalitní zemědělské půdy, zóny ekologických limitů a rizik, zóna ekologické stability, ochrana krajinného rázu a pohledová exponovanost.
- Věnujte pozornost celoměstským kompozičním vztahům a vymezte „chráněné pohledy“ a nezastavitelné pohledově exponované svahy (zelené horizonty). Pohledově exponované svahy přesně prostorově definujte.
- Respektujte, chraňte a tam, kde je třeba, obnovte prostupnost krajiny a návaznost zastavěného území města na příměstskou krajinu. Pro tyto účely převezměte vymezení cestní sítě z návrhu společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chrlice, Bosonohy). Vycházejte rovněž z historických pramenů a historického majetku (cestní sítě) původních obcí.
- Zakreslete významné studánky a prameny a respektujte je při návrhu funkčního využití jejich okolí.
- Respektujte zájmy ochrany výhradních ložisek nerostů ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon.

## **9.1.2 Ochrana přírody, územní systém ekologické stability (ÚSES)**

### **A. Současný stav**

Jednou z velkých předností města Brna je jeho jedinečné přírodní zázemí s celou řadou cenných území. Poloha města na rozhraní dvou zásadně odlišných geomorfologických jednotek – České Vysočiny a Západních Karpat předurčuje velkou rozmanitost přírodních podmínek a velké druhové bohatství živé přírody. Svědčí o tom 30 maloplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ), z nichž 2 jsou národní přírodní památky – Stránská skála a Červený kopec. Na severovýchodě, v katastru Líšeň, zasahuje na území Brna velkoplošné zvláště chráněné území CHKO Moravský kras.



Na severozápadě a severu pak přírodní parky Podkomorské lesy a Baba. Kromě toho je na území města registrováno 72 významných krajinných prvků.

Některá zvláště chráněná území, především ta, která se nacházejí v blízkosti obytných ploch s velkým počtem obyvatel bez dalších možností krátkodobé rekreace, jsou soustavně narušována zvýšenou návštěvností obyvatel z důvodů neexistence přechodových rekreačních zón, které by snížily vysokou exponovanost chráněných území.

V současné době se v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny připravuje vytvoření soustavy NATURA 2000, která zahrnuje dvě kategorie chráněných území – evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Na území města Brna je navrženo 10 evropsky významných lokalit, které po přijetí do evropského seznamu budou do 6 let vyhlášeny orgánem ochrany přírody. Ptačí oblasti v Brně nejsou navrženy.

Na celém území města je navržen územní systém ekologické stability (ÚSES), který má zajistit zvýšení ekologické stability krajiny příznivým působením na okolní, ekologicky méně stabilní části území, vytvořit předpoklady pro přežití a migraci druhů, podpořit možnost polyfunkčního využívání krajiny, včetně rekreačního využití a uchování významných krajinných fenoménů. ÚSES je tvořen biocentry, biokoridory a interakčními prvky a podle významu se člení na lokální, regionální a nadregionální. Územní systém ekologické stability na území Brna však zatím není realizován, a tedy není zcela funkční.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem řešení je zajistit ochranu zvláště cenných přírodních území Brna (přírodní parky, zvláště chráněná území, registrované významné krajinné prvky, lokality NATURA 2000, vodní toky a jejich nivy) a zvýšit ekologickou stabilitu území vytvořením územních předpokladů pro funkční územní systém ekologické stability, napojený v co největší míře na plochy nebo osy zeleně v zastavěném území a navazující na ÚSES v územích okolních obcí.

## **C. Požadavky na řešení**

- Důsledně respektujte vymezení vyhlášených zvláště chráněných území (ZCHÚ) včetně jejich ochranných pásem, registrovaných významných krajinných prvků (VKP) a přírodních parků (Podkomorské lesy, Baba).  
V ochranných pásmech ZCHÚ navrhujte krajinnou zeleň.
- Pro nejcennější zvláště chráněná území, která jsou ohrožována intenzivní návštěvností blízkých obytných ploch, vymezte „přechodové zóny“ pro aktivity narušující vlastní CHÚ (např. parkové plochy pro vycházky, výběhy psů atd.). Konkrétně se jedná o ZCHÚ v oblasti lomu Hády, PR Kamenný vrch, NPP Stránská skála případně další.
- Respektujte Koncepti ochrany přírody KÚ JmK, Územní prognózu JmK, aktualizaci významných krajinných prvků (VKP).
- Provéřte vhodné funkční využití ploch navazujících na registrované VKP, příznivé z hlediska ochrany přírody a krajiny.
- Respektujte záměr vyhlášení evropsky významných lokalit NATURA 2000.
- Respektujte záměr vyhlášení Přírodního parku Vranovské lesy.
- Respektujte plochy náhradního biotopu pro sysla obecného v oblasti Černovické terasy.
- V konceptu územního plánu respektujte nadregionální a regionální ÚSES vymezený územně-technickým podkladem – Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, 2003). Převezměte vymezení lokálního ÚSES

ze schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chrlice, Bosonohy).

- Dořešte problematické úseky lokálního ÚSES (např. Černovická terasa, prvky ÚSES navržené na stavebních plochách místo na plochách zeleně) tak, aby byly vytvořeny prostorové předpoklady pro funkční systém ekologické stability, napojený v co největší míře na plochy zeleně v zastavěném území a navazující na ÚSES okolních území.
- ÚSES v zastavěném území města (urbánní ÚSES) řešte jako kostru systému městské zeleně, aniž by případně měla parametry skladebných prvků mimo zastavěné území, ale zajišťuje jeho prostorovou spojitost.
- Při navrhování opatření na dopravní síti či posilování kapacity vnitřního dopravního systému města minimalizujte zásahy do ploch zeleně určených pro funkci ÚSES (zejména v případě regionálních biokoridorů řek Svratky a Svitavy).

### 9.1.3 Zemědělský půdní fond (ZPF)

#### A. Současný stav

Nezastavěná zemědělská půda, jako základní součást krajiny, je vyčerpatelný a neobnovitelný zdroj, jehož význam je nenahraditelný a se kterým je třeba velmi obezřetně nakládat.

K 1. 1. 2004 bylo na území města Brna celkem 8108 ha zemědělské půdy, což je o 352 ha méně než v roce 1992. Z toho 67 % tvoří orná půda, 0,2 % vinice, 26 % zahrady, 3 % ovocné sady, 3,8 % trvalé travní porosty.

Plochy ZPF patří v důsledku tlaku na zástavbu (ať už pro funkci bydlení, výroby či jinou) k nejohroženějším územím. Zábor zemědělské půdy se stal běžnou praxí, často bez ohledu na jeho nutnost. V některých částech území města Brna (zejména na severu) tak lze již mluvit pouze o fragmentech a zbytcích zemědělské půdy, která zůstává často neobdělávaná. V jižní části území dochází zase k masivním záborům ZPF pro nově vznikající průmyslové areály a nákupní a zábavní centra.

Obdělávání svažitých pozemků vyvolává v řadě území půdní erozi.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem územního plánu je najít soulad mezi rozvojem města na straně jedné a ochranou zemědělské půdy jako vyčerpatelného a neobnovitelného zdroje na straně druhé, se speciálním ohledem na půdní bonitu.

Dalším cílem je zajistit snížení půdní eroze vhodnými opatřeními a navrhnout alternativní využití zemědělské půdy s cílem zvýšení jejích mimoprodukčních funkcí tam, kde je klasická rostlinná produkce méně rentabilní, ať už z důvodů velikosti a roztržitosti pozemků či z jiných důvodů (např. převod orné půdy na pastviny, trvalé travní porosty, chov zvířat na farmách, výroba speciálních potravin a technických plodin, propojení s rekreačními aktivitami atd.).

#### C. Požadavky na řešení

- Vymezte, s ohledem na kvalitu půd (I., II. třída ochrany) a vhodnost lokality pro zemědělskou výrobu, nezastavitelné plochy zemědělské půdy, určené pro zemědělskou výrobu. Ponechte prostoupení zemědělské krajiny k okrajům města v podobě „zelených klínů“ (především na jihu v oblasti Tuřan, Dvorsk, Chrlic, Holásek, Přízřenice a Dolních Heršpic a na severu v oblasti Komína a Medlánek).
- Navrhnete, s ohledem na riziko ohrožení půd erozí, nové plochy liniové a rozptýlené zeleně pro jeho snížení. Respektujte plochy zeleně vymezené v plánu společných

zařízení schválených komplexních pozemkových úprav (Holásky, Tuřany, Kníničky, Žebětín, Chrlice, Bosonohy).

- Vymezte oblasti (zejména v severozápadních částech města) zvláště vhodné pro alternativní využití zemědělské půdy s cílem podpořit její mimoprodukční funkce (rekreační, vodohospodářskou, půdoochrannou apod.). Navrhněte regulativy umožňující rekreační využití zemědělské krajiny a zároveň zajišťující její ochranu před zastavěním.
- Věnujte se speciálně regulativům usměrňujícím změnu kultur na ZPF s cílem zajistit ochranu krajiny a jejího typického krajinného rázu před vznikem oplocených ploch zahrádek.
- Při řešení návrhu nové zástavby na ZPF respektujte podmínky stanovené v Metodickém pokynu OOLP MŽP ČR ze dne 1. 10. 1992 č. j. OOPL/1067/96 k odnímání půdy ze ZPF. Variantně proveďte rozvojové lokality, které budou umístěny na plochách ZPF I. a II. třídy ochrany půdy (dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu).

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

##### **A. Současný stav**

Lesy plní ve vztahu ke kvalitnímu životnímu prostředí nezastupitelné funkce. V oblasti městské aglomerace je to v první řadě funkce rekreační, které je podřízena i funkce produkční. Dalšími významnými funkcemi jsou funkce půdoochranná, vodohospodářská a v neposlední řadě i význam lesa pro zachování biodiverzity. K 31. 12. 2003 bylo na území města Brna celkem 6376 ha lesa, z nichž 48 % tvoří kategorie lesů hospodářských, 13 % subkategorie lesů příměstských a rekreačních a 20 % subkategorie lesů pro lesnický výzkum a výuku, které současně plní i funkci rekreační.

##### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem územního plánu je zajistit celkovou ochranu ploch lesa na území města Brna, včetně jejich ekologicky cenných segmentů a porostních okrajů, a v maximální možné míře využít rekreačního potenciálu lesů pro volný čas obyvatel města.

##### **C. Požadavky na řešení**

- Důsledně chraňte stávající plochy lesů ve smyslu § 14 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, i jako významný krajinný prvek dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a respektujte jejich celistvost.
- Proveďte možnosti a míru rekreačního využití lesů a navrhněte regulativy pro umístění rekreační vybavenosti v lesích. Příměstské rekreační lesy musí být vybaveností přizpůsobeny svému účelu. Pro tyto účely respektujte kategorie lesa stanovené zákonem o lesích.
- Proveďte možnost rozvoje lesa na území města, tzn. zalesnění těch částí zemědělské půdy, kde není efektivní její zemědělské obhospodařování.
- Při vymezování nových lokalit pro zástavbu proveďte možnost řešení izolačního pásu krajinné zeleně nebo zemědělské půdy s primárními mimoprodukčními funkcemi mezi zástavbou a okrajem lesního porostu, a to přiměřeně v šířce odpovídající ochrannému pásmu lesa (50 m).
- Při využití pozemků ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa pro jiné funkce respektujte individuální posouzení přípustné vzdálenosti staveb z hlediska možných dopadů staveb a činností na lesní porosty, které je v působnosti orgánů ochrany lesa.

## 9.1.5 Revitalizace vodních toků a ploch

### A. Současný stav

Vodní toky a jejich nivy a přírodě blízké vodní plochy jsou významnými krajinnými prvky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Téměř všechny vodní toky jsou zároveň přirozenými osami ÚSES, přičemž nejvýznamnější brněnské řeky Svratka a Svitava tvoří osy regionálních biokoridorů a ostatní menší vodní toky jsou osou lokálních biokoridorů. Kromě ekologického významu je třeba připomenout rekreační potenciál vodních toků a ploch.

Stav vodních toků na území města Brna z hlediska jejich ekologických a rekreačních funkcí je nevyhovující. Přibližně 50 % vodních toků je upraveno, a to často velmi necitlivým způsobem (např. zatrubnění, regulace toků, převažující technická řešení úprav vodních toků zamezující plnění jejich ekologických, rekreačních a estetických funkcí atd.). Dalším problémem je nedostatečný prostor kolem řek (příbřežní zóny) pro plnění jiných než vodohospodářských funkcí (ÚSES, rekreační, protipovodňová atd.) a pro doprovodnou břehovou zeleň jako součást těchto funkcí.

### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem řešení územního plánu je zajistit územní předpoklady pro revitalizaci hlavních přírodních os města (Svratky a Svitavy) a ostatních vodních toků a jejich pobřežních zón z hlediska primárních funkcí, tj. krajinně ekologické (ÚSES) a protipovodňové, a sekundárního využití pro rekreaci nezátěžující životní prostředí a bezmotorovou dopravu (především pro pěší a cyklisty). V rámci revitalizace toků nepřipustit další umísťování inženýrských sítí v prostoru kolem řek a v místech, kde to územní podmínky umožňují, navrhnout jejich postupné vymístění.

### C. Požadavky na řešení

- Respektujte důsledně zachované přírodě blízké úseky vodních toků i s pobřežními zónami.
- Vymezte území pro přírodě blízké způsoby protipovodňové ochrany a revitalizaci vodních toků i jejich pobřežních zón, včetně vymístění těch stávajících funkcí, které jsou v rozporu s výše uvedenými primárními funkcemi. Při řešení vycházejte z podkladu Studie revitalizace údolních niv hlavních brněnských toků, ale i dalších drobných vodních toků (zpracovatel Fontes, 2006).
- Stanovte vhodné funkční využití území podél vodních toků a jejich údolních niv v souladu s jejich ekologickými, protipovodňovými a rekreačními funkcemi.
- U stávajících a návrhových ploch stojatých vod vymezte území s prioritní funkcí přírodně rekreační.
- Vytvořte územní předpoklady pro veřejný přístup ke všem vodním tokům a plochám a pro souvislý pěší pohyb podél vodních toků.
- Při navrhování opatření na dopravní síti či posilování kapacity vnitřního dopravního systému města v maximální možné míře respektujte využití území podél vodních toků a jejich údolních niv pro plnění jejich ekologické, protipovodňové a rekreační funkce a včetně přípravy jejich revitalizace (zejména v případě řeky Svratky v k.ú. Komín a Žabovřesky).

## 9.2 Snižování zátěže životního prostředí pocházející z lidské činnosti

### 9.2.1 Hluk

## A. Současný stav

Hluk zaujímá stále závažnější místo v souboru negativních faktorů ovlivňujících kvalitu životního prostředí města Brna. Zvyšování hladiny hluchnosti má rostoucí tendenci. Hluk je (společně s vibracemi) vázán na lidskou činnost a technický vývoj společnosti. Hluk je vážnou příčinou únavy, nespavosti, stresu a podílí se na vzniku některých chorob. Je tak závažnou příčinou jak snižování produktivity lidí, tak jejich psychické pohody. Rozhodujícími zdroji hluku je doprava a výroba. Zatímco hluk z výroby se převážně omezuje na pracoviště s minimálními dosahy do okolí, hluk z dopravy prostupuje celé území města Brna.

Zdroje hluku na území města:

- Stacionární zdroje

Stacionární zdroje (výroba, těžba, příležitostné akce kulturního, společenského a sportovního charakteru na veřejných a jiných volných prostranstvích apod.)

Na území města Brna nejsou v současné době žádné stacionární zdroje hluku, které by soustavně nebo v pravidelných intervalech překračovaly hranice míst, v nichž vzniká, a které by současně překračovaly limitní hodnoty hluku v okolním území.

Stacionární zdroje jsou v Brně územně nevýznamné vzhledem k jejich snadnější ovladatelnosti, kontrolovatelnosti a realizaci ochranných opatření.

Ke stacionárním zdrojům se stále častěji řadí i restaurace, herny, kluby s nonstop provozem. Hlavními zdroji hluku bývají vzduchotechnika, reprodukováná hudba i hosté. Řešení lze hledat jak v regulativech využití území, většinou však řešení spočívá v oblasti občanského soužití.

- Hluk z dopravy

Doprava je hlavní příčinou vysokých hladin hluku ve venkovním prostoru města Brna, a to v přímé souvislosti s intenzitou dopravy. Nadměrné zatížení hlukem postihuje především okolí hlavních dopravních tras. Zatížení území města hlukem z dopravy kopíruje intenzity dopravy v síti komunikací i železničních tratí. Lze konstatovat, že zvyšování intenzit dopravy není doprovázeno shodným nárůstem intenzit hluku, a to v důsledku kvalitnějších vozidel, kvalitnějších povrchů vozovek nebo modernizací tramvajových a železničních tratí. Ke snížení hladin hluku na některých místech přispěla i změna organizace dopravy.

Podél nejzatíženějších dopravních tras a jejich křižovatek (Koliště, Křenová, Svatoplukova, Královopolská, dálnice D1 a D2, velký městský okruh apod.) dosahují hlukové hladiny 70-80 dB v denních hodinách (hygienický limit je 55 dB).

Zatímco podél dopravních tras mimo zastavěné území lze respektovat hluková pásma nebo budovat protihlukové zdi, obtížně řešitelnou se jeví situace v zastavěných historicky vzniklých územích.

Ojedinelým zdrojem nadměrného hluku je provoz na Masarykově okruhu v době závodů. Hlukem dosahujícím limitních hodnot 55 dB jsou zasaženy vzdálené části obytných souborů MČ Bystrc a MČ Žebětín.

- Hluk z leteckého provozu

Hluk z leteckého provozu mezinárodního letiště Brno-Tuřany, jehož plánované vytížení (viz oddíl 11.3 Doprava) nebylo zatím dosaženo, je charakterizován vyhlášením hlukových ochranných pásem, vztahujících se k plánovanému provozu.

Hluk ze sportovního letiště Medlánky je pouze občasný, nedosahuje limitních hodnot.

- Hlukové pozadí

Hlukové pozadí vzniká šířením hluku v prostoru z množiny zdrojů v území. Postihuje v různé intenzitě celé území města Brna. Jeho intenzita nedosahuje limitních hodnot ve smyslu platných hygienických předpisů. Je pouze srovnávacím

parametrem při posuzování jednotlivých zdrojů či lokalit. Hlukové pozadí je závislé na modelaci terénu i na meteorologické situaci a je charakteristické svojí relativitou. Převážná část území města Brna, a to i v částech s nízkým podílem zdroje hluku, má určité hlukové pozadí. To se týká i některých lesních komplexů. Podstata problému tkví v tom, že i relativně nízká hladina hlukového pozadí je faktorem stresujícím a snižujícím pohodu pobytu.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Hlavním cílem je snížit nebo alespoň nezvyšovat hlukové zatížení města, především jeho rezidenčních a rekreačních území a atraktivních centrálních prostorů s předpokladem pro aktivní veřejný život.

Základní zásadou řešení je omezení nadbytečné dopravy ve městě a ve vybraných výše jmenovaných územích (viz též oddíl 11.3 Doprava).

#### **C. Požadavky na řešení**

- Řešte organizaci funkčních ploch ve městě Brně s cílem omezit nadbytečnou dopravu.
  - Zohledněte stav i předpokládaný vývoj hlukové zátěže na území města Brna při návrhu funkčního využití.
  - Vymezte dopravní trasy zejména mimo zastavěné území, u kterých je žádoucí budovat ochranné protihlukové stavby.
  - Na komunikacích, kde je předpokládáno významné zvýšení dopravní zátěže, proveďte při zohlednění možných ochranných opatření proti hluku očekávané dopady:
    - ve vztahu k funkčnímu využití přilehlého území s ohledem na požadavek nepřipustit zvýšení hlukového zatížení rezidenčních území a území s využitím pro školství, zdravotnictví, sociální péči,
    - ve vztahu k výjimkám (časově omezeném povolení nadlimitní hlukové zátěže) uděleným Krajskou hygienickou stanicí JMK (jedná se o komunikace Dorných, Hněvkovského, Vídeňská, Pražská) a dalším místům se zjištěným nadlimitním zatížením (Úvoz, silnice I. tř. I/42 VMO, silnice I. tř. I/42 – Ivanovice, Řečkovice, Medlánky).
- Navrhněte příslušná opatření a promítněte do území.
- Respektujte hlukové pásmo letiště Brno-Tuřany.
  - Stanovte regulativy (pravidla) pro umístění relativně hlučných (obtěžujících) provozů v urbanistické struktuře.
  - Respektujte výstup dokumentu Hluková mapa z pozemní dopravy pro území statutárního města Brna (2005).
  - Ve všech variantách konceptu nepřipustit zhoršení hlukového zatížení rekreačních území města, zejména Rekreační zóny Svratecké údolí, Rekreační oblasti Brněnská přehrada a Rekreační oblasti Holedná.

### **9.2.2 Ochrana ovzduší**

#### **A. Současný stav**

Znečištění ovzduší je jedním z nejzávažnějších faktorů znečištění životního prostředí a ovlivňujícím faktorem zdravotního stavu lidí i ekosystémů. Znečištění ovzduší pevnými a plynnými úlety je průvodním jevem všech průmyslových a urbanizovaných území.

Z hlediska zdravotních vlivů jsou pro sledované znečišťující látky právními předpisy stanoveny imisní limity. Znalost úrovně znečištění vnějšího ovzduší i jeho prognózu lze proto považovat za podstatnou informaci při tvorbě územněplánovací dokumentace.

#### Zdroje znečištění ovzduší:

- stacionární – zvláště velké, velké, střední a malé,
- mobilní – doprava.

Území statutárního města Brna je na základě vyhodnocení údajů o kvalitě ovzduší zařazeno Ministerstvem životního prostředí mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (překračování imisních limitů i mezí tolerance u prachových částic frakce PM<sub>10</sub> na více než 60 % území města, překračování imisního limitu u škodlivin benzenu a oxidu dusičitého NO<sub>2</sub>). Z toho důvodu vyplynula pro město Brno zákonná povinnost zpracovat Program zlepšení kvality ovzduší. Program byl zpracován v roce 2004 jako jeden z výstupů dokumentu Generel ovzduší – Program snižování emisí a imisí statutárního města Brna.

#### Zdroje emisí na území města Brna:

- 64 velkých zdrojů znečištění (REZZO 1 spalovací – zdroje od 5 MW výše), z toho 5 zdrojů v kategorii zvláště velkých spalovacích stacionárních zdrojů (s instalovaným příkonem 50 MW a výše)
  - Teplárny Brno, a. s., provoz Špitálka
  - Teplárny Brno, a. s., provoz Brno-sever
  - Energet, a. s. – teplárna
  - Královopolská, a. s.
  - Teplárna Červený Mlýn,
- 991 středních zdrojů znečištění (REZZO 2 – instalovaný výkon od 0,2 do 5 MW u spalovacích zdrojů), z toho 633 spalovacích,
- 15 malých zdrojů znečištění (REZZO 3 – pod 0,2 MW), které jsou v poplatkové agendě městských částí (spalují tuhá paliva),
- další podnikatelské zdroje REZZO 3 a lokální topeniště,
- liniové zdroje znečištění – komunikace.

Koncentrace znečišťujících látek ve městě Brně jsou sledovány staničními sítěmi Českého hydrometeorologického ústavu, Zdravotního ústavu se sídlem v Brně a Magistrátu města Brna.

Z provedených vyhodnocení vyplynulo, že pro stávající stav znečištění ovzduší na území města Brna jsou nejvýznamnějšími zdroji **provoz automobilové dopravy**, dále některé technologické procesy (slévárny, obalovny apod.) a **sekundární prašnost** především z dopravy a z nepevněných ploch a neudržovaného domovního fondu. Nejproblematictější škodliviny jsou prach, benzen, benzo(a)pyren (BaP) a oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>).

Následující tabulka uvádí souhrnný výčet nejzatíženějších oblastí města Brna z hlediska kvality ovzduší.

| Oblast |                                                        | Škodlivina                                 |
|--------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1      | Východní část malého městského okruhu                  | PM <sub>10</sub> , benzen                  |
| 2      | Dálnice D1, úsek Bítýšská-Hněvkovského                 | PM <sub>10</sub> , benzen, NO <sub>2</sub> |
| 3      | Rychlostní komunikace R 52, úsek Vídeňská-Modřice      | benzen, NO <sub>2</sub>                    |
| 4      | Úsek Opuštěná-Hladíkova a jeho okolí                   | PM <sub>10</sub> , benzen                  |
| 5      | Vídeňská-Heršpická a okolí                             | PM <sub>10</sub> , benzen, NO <sub>2</sub> |
| 6      | Hněvkovského-Plotní-Dornych a okolí                    | NO <sub>2</sub>                            |
| 7      | Okolí slévárenských provozů a obaloven živičných směsí | PM <sub>10</sub> , B(a)P                   |

V dlouhodobém vývoji se kvalita ovzduší ve městě Brně výrazně zlepšila tím, že ubylo velkých průmyslových a energetických zdrojů znečištění. Výrazně klesly hodnoty polévatého prachu, oxidů síry i dalších plyných škodlivin. Výjimku tvoří enormní nárůst oxidů dusíku v přímé souvislosti s nárůstem automobilové dopravy.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je vytvořit základní pravidla pro zlepšení současného stavu i ochranu ovzduší před neuváženým umístováním nových zdrojů znečišťování ovzduší a tím zajišťovat kvalitní obytné prostředí města. Cílem je omezit nadbytečnou dopravu (viz odd. 11.3).

#### **C. Požadavky na řešení**

- Zohledněte stav znečištění vnějšího ovzduší i jeho prognózu pro území města Brna při návrhu funkčního využití ploch.
- Zohledněte charakter místního klimatu zejména při lokalizaci průmyslových areálů a trasování dopravy.
- Ve všech nových rozvojových plochách navrhnete co nejvyšší podíl ploch zeleně jako významný faktor eliminující prašnost a zlepšující kvalitu ovzduší.
- Při zpracování územního plánu respektujte závěry a navržená opatření v dokumentu Generel ovzduší – Program snižování emisí a imisí statutárního města Brna, především ve vztahu k řešení systému dopravy a organizaci pozemní dopravy (např. podpora systému „park and ride“, „bike and ride“, výstavbu nových cyklotras, rozvoj integrované dopravy, výstavba hromadných garáží), k řešení ploch pracovních aktivit, ostatních zvláštních ploch; dále preference CZT v imisně exponovaných částech města – historickém jádru, v okolí komunikací s vysokou intenzitou dopravy a v oblastech se sklony k inverzím apod.
- Při zpracování územního plánu respektujte výstupy dokumentu Energetická koncepce statutárního města Brna.
- Ve všech variantách konceptu v souvislosti s navrženým komunikačním systémem zohledněte charakter místního klimatu a současný stav znečištění vnějšího ovzduší tak, aby nedošlo ke zhoršení stavu a překročení přípustných limitů.

### **9.2.3 Geologie, inženýrská geologie, hydrogeologie**

#### **A. Současný stav**

Geologická stavba území města Brna, nacházejícího se na styku Českého masivu a Karpatské soustavy, je poměrně složitá. Při návrhu rozvoje území je nutné věnovat dostatek pozornosti vlastnostem geologického podloží staveb – zejména základovým poměrům a stabilitě území a svahů.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Územní plán musí zohledňovat složitost geologických poměrů.

#### **C. Požadavky na řešení**

- Při návrhu využití území zohledněte všechny rizikové nebo limitující faktory vyplývající z geologických a hydrogeologických podmínek prostředí (např. složité základové poměry území, zaplavované údolní nivy, území ohrožená sesuvy a svahovými pohyby).
- Do oblastí s ohrožením kvality podzemních vod, zejména terciární zvodně, neumísťujte rizikové průmyslové a výrobní funkce.
- Respektujte výstupy z generelu geologie.



## 9.2.4 Staré ekologické zátěže

### A. Současný stav

Na území města se nachází množství areálů, kde je v horninovém prostředí, podzemních vodách, ale i stavebních konstrukcích zjištěno nebo předpokládáno znečištění různými druhy kontaminantů nebezpečných pro přírodu i lidské zdraví (např. chlorované uhlovodíky, polyaromatické uhlovodíky, těžké kovy a další látky). Kontaminace horninového prostředí na území města Brna souvisí především s rozvojem průmyslových aktivit, železniční a automobilové dopravy v 19. a 20. století. K nejrozšířenějším kontaminantům na území města Brna patří ropné látky a chlorované uhlovodíky.

Mezi nejvíce zatížená území ve městě Brně patří:

Oblast Heršpic a Přízřenic s rozsáhlým znečištěním chlorovanými uhlovodíky:

- ABB, MATE, CENTROKOV, ELVO, DKV H. Heršpice, TRIBOS, POZEMSTAV, ENERGETICKÉ STROJÍRNY, část bývalého JZD 9. květen při ul. Havránkova, soubor areálů při ul. Vídeňská.

Oblast tzv. jižního centra se znečištěním ropnými látkami a chlorovanými uhlovodíky:

- bývalý areál ČSAD na ul. Rosické, areál Autoeuropark Zvonařka a okolí ČSPHM ARAL na ul. Zvonařka, nádraží Brno-dolní, PRAKOM, a. s., SDC Brno, a. s.

Oblast Židenic se znečištěním chlorovanými uhlovodíky:

- průmyslové elektrotechnické komplexy při ul. Jílkova a Šámalova v Židenicích (bývalý MEZ, Elektrozáводы).

Dále např. areál a. s. ZETOR, areál bývalých PRÁDELEN A ČISTÍREN na ulici Křídlovické s enormním zatížením chlorovanými uhlovodíky, areál a. s. ŠMERAL, a. s. KRÁLOVOPOLSKÁ.

Dalším rizikovým faktorem, který je potenciálním nebezpečím pro životní prostředí, jsou skládky např. Černovická skládka, skládka Netopýrky a Palcary v Komíně.

Vymezení a podrobnější specifikace rizikových území a starých skládek je součástí Generelu geologie, hydrogeologie a inženýrské geologie města Brna (AQUA ENVIRO s. r. o.).

### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Návrh rozvoje města podpoří revitalizaci a následnou dekontaminaci zanedbaných území a nevyužitých areálů (tzv. brownfields).

### C. Požadavky na řešení

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

## 10. POŽADAVKY NA OCHRANU KULTURNÍCH PAMÁTEK, PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ A JEJICH OCHRANNÝCH PÁSEM

### A. Současný stav

Město Brno se řadí k historickým sídlům, která odvozují svojí identitu z tisíciletého kulturního vývoje českých zemí a Evropy. Brno představuje rostlou soustavu osídlení, vyvíjející se nepřetržitě od 10. až do 21. století. Urbanizace postupovala cestou dílčích lokací a postupným srůstáním původních sídel, která si však dodnes zachovala svoji identitu. V průběhu důležitých ulic a směrů rozvoje město stále kopíruje dávné trasy evropských obchodních cest, které se na území Brna sbíhaly a protínaly.

Dominantní postavení v urbanisticko-kompozičních vztazích města má historické jádro ve své historické půdorysné osnově a v prostorovém členění hmot a dominant na výrazném terénním reliéfu. Účinnost historického panoramatu je mimořádná. Obě hlavní dominanty města Petrov a Špilberk, které jsou národními kulturními památkami, zůstávají v povědomí jako vizuální symboly města. Jejich panoramatické působení je všesměrné a vyžaduje prostorově zvláště rozvinutý režim ochrany.

Nejvýznamnějším koncepčně tvůrčím zásahem do urbanistické osnovy historického města se stala okružní třída po obvodu historického jádra na místě zrušených hradeb realizovaná v II. polovině 19. století. Její struktura a proporce dávají Brnu metropolitní výraz. 19. a začátek 20. století (gründerské období) neznamenal pouze klady, ale přinesly i negativa – pragmatickou asanaci velké části historického stavebního fondu. Celek města tvoří historicko-kulturní fenomén pro svoji slohovou různorodost románským obdobím počínaje, přes všechny následující historické slohy až po velmi silnou a charakteristickou éru historizujících slohů 19. století a nakonec včetně významné epochy meziválečného funkcionalismu.

Výstavba panelových sídlišť v Brně byla nejvýraznějším zásahem do struktury města v 60.–80. letech 20. století. Jejich rozmístění po obvodu nevytváří díky členitému terénu souvislý prstenec. Některá ze sídlišť s dobrou základní koncepcí se v průběhu let stala místy kvalitního bydlení se schopností proměny v čase (Lesná, Juliánov, Žabovřesky). Jiná sídliště (Bohunice a Starý Lískovec, Bystrc aj.) obtížně hledají novou tvář. Nejhrubšími zásahy do historické urbanistické struktury byly snahy o panelovou přestavbu starého Brna a Židenic.

Slohová různorodost města nabývá významného účinku především tam, kde byly řazeny hodnoty k hodnotám ve vzájemném respektu i tvůrčím kontrastu.

Ochrana kulturního dědictví společně s přírodním rámcem Brna je jedním ze základních cílů Brna, shodným s názorem Evropské unie.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Zásadou návrhu musí být respekt ke stávající urbanistické struktuře města včetně sítě historických cest navazujících na zástavbu v kontaktu s přírodním rámcem. Důležitým aspektem je soulad návrhu rozvoje města s přírodním prostředím.

## **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte a návrhem podpořte dominantní postavení Městské památkové rezervace Brno, ustanovené vládním nařízením č. 54/1989 Sb., v urbanistické struktuře města a zachovejte všesměrné působení historického panoramatu.
- Respektujte chráněná území a ochranná pásma vyhlášená na území města ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.
- V řešení územního plánu respektujte všechny památkově chráněné objekty a soubory s nimi spojené: kulturní památky (včetně archeologických) evidované v Ústředním seznamu kulturních památek ve smyslu § 3 zákona o státní památkové péči, národní kulturní památky na území města Brna, památky UNESCO.

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

## **11. POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ KONCEPCE BYDLENÍ, PRACOVNÍCH AKTIVIT, ZELENĚ A REKREACE, DOPRAVY, OBČANSKÉHO A TECHNICKÉHO VYBAVENÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

### **11.1 Bydlení**

#### **A. Současný stav**

Bydlení (společně s pracovními aktivitami a rekreací) je jednou z nejvýznamnějších funkcí města a obytné plochy zaujímají největší část jeho území. Obytná funkce je především v oblastech s dobrým obytným prostředím v severní, západní a východní části města.

Bydlení ve městě Brně je z hlediska rozsahu ploch nejvíce zastoupeno bydlením v rodinných domech (57 % ploch bydlení), rozsah ploch bydlení v bytových domech tvoří 34 % ploch bydlení, zbytek tvoří plochy kombinovaného bydlení (rodinné a bytové domy). V rodinných domech žije cca 18 % obyvatel, v bytových domech cca 74 % obyvatel. Průměrná obložnost bytů ve městě Brně je 2,2 obyvatele na 1 bytovou jednotku.

Bydlení v kompaktním městě je představováno blokovou urbanistickou strukturou. Tvoří jádro prostorové a funkční stabilizace.

Bydlení zahrnující ve svých objektech a plochách i další funkce je soustředěno do centra města, kolem významných městských radiál a je součástí městských subcenter (Královo Pole, Žabovřesky, Husovice, Židenice atd.).

Specifickými oblastmi jsou území Cejlu, Bratislavské a Francouzské, území Starého Brna a území kolem ulice Křenové, kde původní urbanistická struktura pevné blokové zástavby bytových domů je obydlena sociálně slabšími vrstvami obyvatel. Nižší atraktivnost území pro bydlení je dána jak tímto faktem, tak skutečností, že vnitrobloky jsou využity pro výrobní a skladovací činnosti.

Vesnická zástavba si dodnes zachovává svůj charakter v okrajových částech města, kde představuje podružná jádra sídelní struktury.

Sídliště jsou specifickou formou bydlení, kde se nachází 42 % bytových jednotek města. Sídliště se postupně regenerují a revitalizují. Trend opravy domů spojený s nadstavbami (zahušťováním) vyvolává nároky na další parkování, přičemž sídliště obecně nemají dostatečně pokrytu stávající dopravu v klidu ani vzhledem k původnímu počtu bytových jednotek.

Po roce 1990 vznikají obytné satelity rodinného bydlení především na severním okraji města. Nevznikají však jako nové funkčně samostatné obytné celky, ale obemykají původní urbanistickou strukturu vesnic a sídlišť v okolí města. Obytné satelity rodinných domků slouží jako luxusní noclehárny bez základní vybavenosti a pracovních příležitostí, vykazují značnou hustotu zástavby (minimální pozemek, značný stavební objem, nedostatek soukromého i veřejného prostoru), nezajišťují potřebnou propustnost územím a nejsou dostatečně kapacitně propojeny na MHD.

Tempo nové bytové výstavby se radikálně zpomalilo, dochází k daleko větší péči o stávající domovní fond.

V období 1994–2004 zaznamenaly plochy bydlení celkový nárůst o cca 100 ha, a to vesměs na okrajích města. Tento nárůst byl umožněn především změnami ÚPmB, aniž by byly vyčerpány plochy pro rozvoj bydlení v ostatních částech města. Rozvoj po roce 1990 však představuje pouze 5 % ploch bydlení ve městě.

Celkem je dle současně platného ÚPmB k dispozici 543 ha ploch pro rozvoj bydlení. K dispozici jsou plochy, na kterých je možno realizovat 13 500 bytů v bytových domech a 5 450 bytů v rodinných domech. Celkově je dle současně platného ÚPmB možno na plochách určených pro rozvoj bydlení realizovat byty pro cca 65 000 obyvatel, které

vzhledem k populačnímu vývoji spolehlivě pokrývají potřebný požadavek na zvyšování kvality bydlení.

Nenaplnění ÚPmB především u velkých rozvojových lokalit má tyto důvody:

- neujasněná bytová politika státu,
- slabý trh s byty v důsledku malé kupní síly obyvatelstva a existenci dotovaného nájemného, které umožňuje spekulace s byty,
- obtížná koordinace záměrů při roztržitosti vlastnických vztahů k pozemkům a z toho plynoucí nepřipravenost území k výstavbě – vysoké podmiňující investice,
- uplatňování limitů využití území (dodatečně stanovených) – záplavová území na jihu města, hlukové zatížení z dopravy.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Základním cílem koncepce bydlení města je vytvoření pestré nabídky dostupného bydlení pro všechny obyvatele a žádoucí migranty a zajištění kvality obytného prostředí ve stávající urbanistické struktuře za současné podpory jedinečnosti urbanistické struktury městských částí.

Znamená to přípravu územně-technických podmínek pro novou bytovou výstavbu všech cílových skupin obyvatel v různých formách výstavby (doplněním stávající urbanistické struktury formou nástaveb, přístaveb, přestaveb – rekonverze, výstavba na nových plochách) za podmínek:

- Prosazování zásady trvale udržitelného rozvoje:
  - respektování územní dimenze bydlení (úspora půdy a její racionální využití),
  - respektování sociální dimenze bydlení (rozptýlení zástavby po celém území města).
- Prosazování koncepce kompaktního města jako protiva k nežádoucí suburbanizaci.

Zajištění kvalitního obytného prostředí ve stávající urbanistické struktuře města znamená přípravu územně-technických podmínek pro žádoucí regeneraci obytného prostředí ve vnitřním městě a modernizaci tradiční obytné zástavby včetně pokračování v komplexní regeneraci sídlišť do podoby kvalitních městských částí.

Cílem řešení musí být nabídka bydlení, která bude konkurenceschopná nabídce okolních obcí za hranicí města Brna a která současně zabrání územní koncentraci příjmově slabších sociálních skupin v některých částech města.

## **C. Požadavky na řešení**

- V plochách bydlení vytvořte nabídku široké škály možností a forem atraktivního bydlení pro všechny cílové skupiny obyvatel rozptýleně po celém území města v souladu s programy strategie rozvoje města a městských částí.
- Vyhodnoťte plochy vymezené v ÚPmB pro rozvoj bydlení na základě stanovených kritérií – dostupnosti základního občanského vybavení a logického vztahu k příslušné MČ, napojení na MHD a napojení na technickou infrastrukturu (pozemní komunikace, inženýrské sítě).
- Přehodnoťte funkční využití návrhových území pro bydlení, kde měla proběhnout přestavba stávající funkční a urbanistické struktury, a nestalo se tak.
- Zvažte omezení či zrušení nenaplněných návrhových ploch pro bydlení na volných plochách zejména mimo kompaktní zástavbu a nabídněte plochy bydlení v plochách dosud určených pro individuální rekreaci nebo v zemědělských plochách uvnitř města při zachování principu zeleného města.

- Stanovte reálnou potřebu nových ploch a na jejich základě definujte plochy pro další rozvoj s rozčleněním ploch na ihned zastavitelné (bezproblémové), plochy stěžejní pro rozvoj města (výběr ploch vyhovující složitějším kritériím včetně určení těchto kritérií) a plochy se vzdálenějším horizontem realizace s uvedením technických předpokladů výstavby a nutných logických etap – územní rezervy (etapizace zastavitelných území a územních rezerv je obecně řešena v kapitole 8).
- Zvažte omezení či zrušení nenaplněných návrhových ploch pro rodinnou zástavbu s náročnými podmiňujícími investicemi.
- V rámci přiměřeného rozvoje jednotlivých městských částí navrhnete plochy pro zástavbu bydlení s minimem omezujících faktorů o únosné rozloze a vhodné parcelaci (tj. mimo záplavová území, ochranná pásma a další náročné podmiňující investice, které jsou bez pomoci města či městských částí pro jednotlivé vlastníky pozemků či investory neřešitelné).
- Respektujte kapacitní rozvojové lokality města pro výstavbu bytových domů, které již mají vazbu na rozpočet města (Bystrc „Kamechy“, Černovice „Na Kaménkách“, Medlánky „V Újezdech“).
- Prověřte, jaký vliv bude mít dopravní systém bez komunikace R43 na realizaci již rozestavěného kapacitního obytného souboru Bystrc–Kamechy a další návrhové plochy pro bydlení v tomto sektoru města. Vyhodnoťte dopady do území a navrhnete způsob opatření.
- Navrhnete nové lokality pro kapacitní obytnou zástavbu s cílem dosáhnout co největšího ekonomického a společenského efektu soustředěním investic do přípravy a realizace rozhodujících staveb technické infrastruktury v rozvojových směrech města.
- Doplníte specifické formy bydlení (domovy s pečovatelskou službou apod.) do struktury jednotlivých městských částí a prověřte možnost jejich zařazení do veřejně prospěšných staveb.
- Stanovte zásady regenerace a modernizace obytné zástavby. Stanovte zásady pro možné zkapacitnění funkce bydlení ve stávající urbanistické struktuře.
- V širších územních vazbách vyhodnoťte stav při realizaci komunikace R43 pouze za hranicemi města. Vyhodnoťte dopady z toho vyplývající na kvalitu obytného prostředí ve stávajících plochách pro bydlení na území města. Na základě tohoto vyhodnocení navrhnete nezbytná opatření na komunikačních systémech pro ochranu stávajícího obytného prostředí v zasažených územích. Tam, kde nelze tato opatření provést, navrhnete vymístění funkce bydlení. Obdobně postupujte i v ostatních variantách konceptu.
- Zvažte využití tzv. ploch brownfields pro rekonverzi nebo přestavbu na bydlení, zejména v oblasti posvitavské průmyslové zóny a Cejlu.
- Navrhnete plochy pro bydlení v oblasti uvolňované přestavbou ŽUB.
- Sídlíště ponechte jako území, kde je funkce bydlení stabilizovaná a ukončená. Vymezte pouze plochy pro chybějící funkce v území (služby, pracovní příležitosti, pobytové plochy pro rekreaci, sport, parkování).
- Zohledněte negativní dopady nové výstavby a rozšíření nových (dosud nenaplněných) ploch pro bydlení v suburbánním prstenci na severozápadě města.
- Pro plochy bydlení navrhnete podmínky využití a základní regulace s graficky vyjádřitelnými regulativy odpovídající možnostem jejich napojení na komunikace a inženýrské sítě, geografickým a klimatickým podmínkám a předpokládaným nárokům obyvatel na další funkce – pracovní příležitosti, služby, parkování, zeleň.
- Definujte prostorovou urbanistickou strukturu a promítněte ji do regulativů, které budou použitelné i pro uplatnění důležitých společenských kritérií (veřejné

prostory, zachování vnitrobloků pro pobytovou funkci, možnost doplnění chybějících funkcí v území).

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

## 11.2 Pracovní aktivity

Funkce pracovních aktivit je (společně s bydlením a rekreací) jednou ze základních městotvorných funkcí, která se obecně člení na primární, sekundární a terciérní sféru.

- Primární sféra zahrnuje prvovýrobu vázanou na přírodní zdroje převážně na nezastavěném území: těžba, zemědělská a lesnická výroba.
- Do sekundární sféry patří všechna výrobní odvětví, distribuce zboží (logistika) a stavebnictví, které jsou prostorově v převážné míře vázány na monofunkční areály. Výrobní a skladovací aktivity zahrnují plochy průmyslových areálů (podnikatelské parky a zóny), distribuční a logistické areály, velkosklady, výzkumná centra (technologická centra, technologické inkubátory, inovační centra).
- Terciérní sféra zahrnuje aktivity výrobního i nevýrobního charakteru, které jsou rozptýleny na ploše území města a fungují často jako doplňková funkce k ostatním nosným funkcím.

Ve městě Brně je celkem 194 436 (51,7 %) ekonomicky aktivních obyvatel,

|                                                |      |
|------------------------------------------------|------|
| z toho: primér (zemědělství, lesnictví, těžba) | 1 %  |
| sekundér (průmysl, stavebnictví)               | 29 % |
| terciér (služby)                               | 70 % |

V současné době je ve městě okolo 230 000 obsazených pracovních míst (počet pracujících). Za prací do města dojíždí více než 65 tisíc osob. Ve městě je legálně zaměstnáno asi 10 000 cizinců, míra nezaměstnanosti k 1. 6. 2005 je 10,3 % a podle metodiky, která zohledňuje i zahraniční pracovníky, činí tento ukazatel 9,4 %. Úřad práce eviduje 20 000 nezaměstnaných osob a 3924 volných pracovních míst (VPM), kde na 1 VPM připadá 5 uchazečů. V současné době dochází ke stabilizaci míry nezaměstnanosti ve městě.

### 11.2.1 Pracovní aktivity v oblasti výroby a skladování

#### A. Současný stav

Plochy výroby a skladování ve městě Brně zaujímají celkem 970 ha, což je přibližně 12 % plochy současně zastavěného území města. Nejvíce výrobou zatížené katastry jsou situovány ve východních a jižních okrajích centrální části města s podílem výrobních ploch přesahujícím 25 %. Nejvyšší podíl, 43 %, je v k. ú. Zábrdovice. V severní a západní části území města je funkce zastoupena podstatně méně, v některých katastrech pouze zanedbatelně. Nerovnoměrné rozložení výroby na území města je jednou z hlavních disproporcí, která přináší značné nároky na dopravu osob do zaměstnání.

Převažující, přibližně dvoutřetinový podíl na sledovaných výrobních funkcích mají plochy sekundární sféry, na níž se průmysl podílí více než polovinou, logistika, skladování a distribuce zhruba čtvrtinou, stavebnictví necelou pětinou.

Transformace národního hospodářství se promítá ve městě Brně takto:

- Probíhající restrukturalizace průmyslové výroby (útlum výroby, stoupající nezaměstnanost od druhé poloviny roku 1997).

- Pokles významu průmyslu z důvodu probíhající deindustrializace (výrazný pokles průmyslové výroby současně s prudkým vzestupem oblasti služeb – tzv. terciarizace ekonomiky).
- Vysoký podíl stabilizovaných výrobních nefunkčních (opuštěných) nebo minimálně využívaných ploch (tzv. brownfields). Zaujímají třetinový podíl z rozlohy výrobních ploch ve městě Brně. Rozloha brownfields je asi 463 ha, což tvoří 5,8 % plochy současně zastavěného území města.  
*Poznámka: uvedené plochy brownfields jsou včetně ploch zemědělské a lesnické výroby a ploch výrobních služeb.*
- Nejvyšší koncentrace výrobních ploch „brownfields“ o rozloze 227 ha je v posvitavské průmyslové zóně. Podíl těchto ploch k současně zastavěnému území zóny tvoří 13,8 %. Převážná část zóny je součástí ochranného pásma Městské památkové rezervace.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Základním cílem je vytvoření dostatečné nabídky pracovních příležitostí na území města pro jejich obyvatele, pro dojíždějící za prací a žádoucí imigranty.

Vzhledem k tomu, že ve městě Brně je vysoký potenciál kvalifikované pracovní síly, dobré zázemí vysokého školství s vazbou na výzkum, je reálné usilovat o vytvoření silného centra technologicky vyspělých výrobních oborů a služeb pro domácí i zahraniční investory.

V zájmu prosperity města je třeba podporovat investičně atraktivní prostředí s diferencovanou odvětvovou a velikostní skladbou ekonomických subjektů.

Návrhové plochy pracovních příležitostí je třeba soustředit podél hlavních urbanizačních a vedlejších os ve vazbě na kapacitní dopravní síť včetně hromadné dopravy.

Pro rozvoj pracovních aktivit je třeba cíleně podporovat:

- propojení průmyslu s vědecko-výzkumnou činností, rozvoj inovačních a high-tech oborů,
- rozvoj perspektivních odvětví výroby a služeb s vazbou na výzkum,
- technologicky vyspělá výrobní odvětví s vyšší přidanou hodnotou,
- malé a střední podnikání (technologická centra, technologické inkubátory, inovační centra),
- vytváření územně navazujících výrobních kooperací s koncentrováním příbuzných a navazujících servisních činností (tzv. „clustery“),
- umístění logistických aktivit,
- zefektivnění využití stávajících výrobních areálů,
- výrobní činnosti v oblasti odpadového hospodářství.

Zásadami řešení jsou:

- Zabezpečit prostorové a územně-technické podmínky pro nové výrobní aktivity včetně výrobních služeb s cílem rovnoměrné lokalizace pracovišť s relativně vyšší intenzitou pracovních míst na území celého města.
- Lokalizovat nezávadné výrobní aktivity i další pracoviště navazující na výrobní aktivity ve smíšených územích, na území sídlišť a v okrajových částech města; na zbytkových výrobních plochách a v nevyužívaných výrobních areálech.
- Podporovat revitalizaci výrobních ploch charakteru brownfields s možností zachování původní funkce nebo doporučení nového funkčního využití (transformační plochy).

### C. Požadavky na řešení

- Posuďte nabídku a reálnost využití rozvojových ploch uvedených v ÚPmB se stanovením časové posloupnosti.
- Respektujte kapacitní rozvojové lokality města pro rozvoj pracovních příležitostí s vazbou na rozpočet města (Brněnská průmyslová zóna – Černovická Terasa /BPZ-ČT/, Dolní Heršpice-Přízřenice, zóna Líšeň).
- Navrhněte rozvoj BPZ-ČT severním směrem na území areálu Leteckého opravárenského závodu s ukončeným provozem.
- Respektujte Český technologický park Brno v Králově Poli - pro rozvoj v oblasti hi-tech průmyslu, inovací, výzkumu, strategických služeb.
- Respektujte rozvojové výrobní plochy ve vazbě na Letiště- Brno Tuřany.
- Prověřte rozsah rozvojových průmyslových zón řešených v jihovýchodním sektoru města Územní prognózou Jm kraje včetně jejich požadavků na kapacitu inženýrské dopravní infrastruktury.
- Respektujte připravovanou průmyslovou zónu Šlapanice a rozvojové plochy na území města s ní koordinujte.
- Navrhněte nové plochy pro předpokládaný rozvoj pracovních aktivit ve výrobních odvětvích a ve sféře výrobních služeb.
- Z návrhových ploch proveďte ty, které je možné doporučit pro:
  - logistické aktivity,
  - výrobní činnosti v oblasti odpadového hospodářství (recyklace odpadů, výroba recyklátů atd.).

Uvedené požadavky na řešení promítněte do všech požadovaných variant konceptu územního plánu.

- Ve variantě bez komunikace R43 na území města Brna přihlédněte k navržené podobě dopravního systému a proveďte možnosti situování návrhových ploch včetně územních rezerv.
- Vymezte dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech urbanistických struktur pro výrobní aktivity.
- Vyznačte na území dlouhodobých rezerv směr postupného naplňování včetně uvedení podmiňujících investic.

## 11.2.2 Pracovní aktivity v zemědělské výrobě

### A. Současný stav

Během posledního desetiletí došlo v důsledku transformace hospodářství i změny vlastnických a užitelských vztahů k půdě k razantnímu poklesu zemědělské výroby na území města. V omezeném rozsahu je zachována rostlinná výroba se zaměřením na zelinářství a zahradnictví. Živočišná výroba (velkokapacitní chov skotu a prasat) je v útlumu. Jedná se pouze o zbytky z původních velkokapacitních chovů.

Plochy zemědělské výroby ve městě Brně zaujímají celkem 145 ha a soustřeďují se především v jižním a jihovýchodním sektoru území města v logické vazbě na úrodné polohy orné půdy.

Největším a nejvýznamnějším zemědělským subjektem, který hospodaří na území města, je AGRO BRNO-TUŘANY, který provozuje několik areálů rostlinné i živočišné výroby. Kromě toho zde působí jedno zemědělsko-ovocnářské družstvo a dále celá řada menších areálů rostlinné a živočišné výroby a zahradnictví. Okrajově svou činností zasahují na území města zemědělská družstva se sídlem v okolních obcích (Moravské Knínice, Bobrava, a. s.). Rozvoj v oblasti zemědělské výroby představují pouze nově založené statky pro chov koní, které jsou využívány výhradně pro rekreační účely.



### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je zachovat na území města zemědělskou rostlinnou výrobu, specializovanou na zelinářství a zahradnictví, a vytvořit podmínky pro rozvoj chovu hospodářských zvířat pro rekreaci a volný čas.

### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte na území města zemědělskou, resp. zahradnickou výrobu s vazbou na zemědělskou půdu ve stávajícím rozsahu.
- Navrhněte vymístění zbývajících velkých chovů dobytka z území města s cílem zlepšit hygienu městského prostředí.
- V rámci řešení funkčního využití zemědělské půdy vytvořte příznivé podmínky pro rozvoj chovu hospodářských zvířat pro mimoprodukční účely, tj. pro rekreaci a volný čas.

## **11.2.3 Pracovní aktivity v lesním hospodářství**

### **A. Současný stav**

Lesy na území města Brna obhospodařují následující subjekty: Lesy České republiky s. p. Hradec Králové hospodaří v rámci města Brna prostřednictvím svých dvou lesních správ Náměšť nad Oslavou a Tišnov na přibližně 3345 ha lesa. Školní lesní podnik Masarykův les Křtiny, jako účelové zařízení Mendelovy zemědělské a lesnické univerzity v Brně, obhospodařuje 1260 ha lesních porostů a Lesy města Brna, s. r. o., hospodařící na historickém majetku statutárního města Brna spravují v rámci území města 940 ha. Ostatní soukromé subjekty hospodaří na majetcích o výměrách od 55 do 200 ha lesa. Kromě toho na 790 ha lesa hospodaří v součinnosti se svými odbornými lesními hospodáři přibližně 1200 drobných vlastníků s výměrou majetku do 50 ha.

Provozovny související s lesní výrobou tvoří zázemí lesních ploch a na území města Brna zauímají pouhých 50 ha. Z hlediska pracovních příležitostí mají lesnické výrobní provozovny zanedbatelný význam.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je zachování stávajícího stavu, další rozvoj funkce na území města se nepředpokládá.

## **11.3 Doprava**

### **A. Současný stav**

Dopravní systémy města Brna vycházejí z historického vývoje urbanistické struktury města od vzniku prvního osídlení na křižovatce evropských obchodních cest až po uliční síť nesoucí znaky doby svého vzniku a odpovídající tehdejšímu způsobu dopravy.

Na úrovni mobility, tedy na kvalitě dopravy všeho druhu, je jednoznačně přímo závislá ekonomická prosperita města. Má-li město Brno dosáhnout společně s jihomoravským regionem svých strategických cílů, mezi které bezesporu patří prosperita města a ekonomické zviditelnění v evropském kontextu, musí důsledně a systematicky budovat dopravní systémy všeho druhu a na všech úrovních. Tzn. od spolehlivého rychlého spojení s evropskými regiony, přes dobrou dostupnost města z regionu až po možnost dobré obsluhy každého pozemku.

Druhou stránkou dopravy je její obtížná adaptabilita v oblastech historické zástavby např. v historickém jádru města Brna. Stejně tak komplikované je řešení efektivní

dopravy v nezastavěných územích v kontextu s ochranou neobnovitelných přírodních hodnot.

Změny začátkem 90. let v rozložení a struktuře pracovních příležitostí extenzivní, komerční a rezidenční rozvoj v předměstských lokalitách Brna (extenzivní rozvoj – - suburbanizace) a související změny životního stylu se odrazily i ve vývoji dopravy.

Nejviditelnějším projevem změn v dopravě v Brně je akcelerace nárůstu individuální automobilové dopravy (IAD), odklon od nemotorové a hromadné dopravy k IAD a celkové zvýšení dopravní zátěže města, spojené s rozvojem urbanistických struktur v okrajových částech města a za jeho hranicemi.

Charakter utváření dopravních systémů v Brně ovlivnilo rozhodnutí vedení města Brna o realizaci přestavby železničního uzlu v Brně s nádražím v odsunuté poloze. Druhým výrazným vlivem na brněnské a regionální dopravní systémy je snaha, aby se město Brno stalo křižovatkou evropských multimodálních koridorů. Třetí uplatňovanou zásadou se stalo řešení ochrany města před nadbytečnou dopravou třístupňovým ochranným systémem. Podle této zásady byl navržen komunikační systém v ÚPmB (1994), je postupně budován a je nutné na tomto principu kontinuálně pokračovat. Ve variantě bez komunikace R43 na území města nejsou respektovány Zásady rozvoje komunikačního systému města schválené Zastupitelstvem města Brna v roce 1991 a je nutno hledat adekvátní náhradu koncepce třístupňového ochranného systému, která bude odpovídat evropským, národním i vnitroměstským požadavkům.

Základní podmínkou ekonomického rozvoje a prosperity města a jeho okolí je zachování únosné mobility obyvatel při současném respektování dopravní obslužnosti území. Pro trvale udržitelný rozvoj celého města je nutné vytvářet podmínky pro vyváženost intenzity využití území a vyvolávaného dopravního zatížení oblasti. Porušení vyváženosti tohoto systému může mít dopad na využití území, jak navrhovaných, ale i stávajících. S touto skutečností je třeba pracovat při řešení všech variant konceptu.

Doprava jako systém vždy vyplývá z intenzity využití území, proto je nutné všechny druhy dopravy řešit koordinovaně s propojením dopravních systémů v jednotlivých uzlech v území. Doprava je stěžejní podmínkou pro využití území.

Odpovídající dopravní politika, která sleduje rozvoj dopravních systémů, má základní význam pro zachování a obnovu kvalit městského prostředí, které odpovídá lidským požadavkům na (vzájemně) vytvářené okolí. Z toho vyplývá logický závěr – dávat nejvyšší prioritu veřejné hromadné dopravě.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

- Zachování kvalitní mobility bude řešeno se zásadami udržitelné dopravy, tj. takového komplexu všech dopravních systémů, které budou vzájemně koordinovány a které se samy sebou nezahltí a zůstanou funkční a efektivní.
- Dlouhodobě stabilizovat a chránit dopravní koridory v území v zájmu budoucího napojení rozvojových území a v zájmu spojení Brna s regionem a ostatními regiony v Evropě.  
Při vypuštění některého z dlouhodobě chráněných koridorů je nutno vyhodnotit dopady tohoto stavu na celý systém v Brně i Jihomoravském kraji.
- Jednotlivé dopravní systémy a jejich prvky budou řešeny jako součásti multimodálních evropských koridorů, jejichž křížení je na území města Brna, případně mimo Brno.
- Trasy dopravních systémů budou řešeny s ohledem na ochranu přírodního prostředí a ochranu neobnovitelných přírodních zdrojů.

- Městská hromadná doprava a ostatní systémy IDS budou prioritním a preferovaným dopravním systémem ve městě Brně tak, aby byl udržen a zlepšen dosavadní příznivý podíl hromadné dopravy (HD) na dělbě přepravní práce a páteřní trasy hromadné dopravy (především trasy kolejových systémů) se staly osou rozvojových urbanistických struktur města Brna.
- Regulace individuální automobilové dopravy bude rozvinuta na základě vícestupňové ochrany města před nadbytečnou dopravou v souladu s koncepcí přijatou v ÚPmB (1994).  
Při vyloučení realizace komunikace R43 na území města Brna, kdy nejsou respektovány Zásady rozvoje komunikačního systému města schválené ZMB dne 4.12.1991, je nutno hledat adekvátní náhradu.
- Zklidnění dopravy v centru města a centrech městských částí resp. v dalších vybraných lokalitách bude řešeno především preferencí městské hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou (ve prospěch pěších event. cyklistů v rekreačních oblastech) a ve prospěch tvorby atraktivních veřejných prostorů.

### **C. Požadavky na řešení shodné pro všechny druhy dopravy**

- Rozlište stávající stabilizované, přestavbové i návrhové trasy, zejména IAD, železnice a kolejové MHD.
- Do návrhových ploch vyznačte vstupy do území.
- Vymezte polohu a funkci hlavních uzlů propojujících jednotlivé systémy dopravy osob (MHD, HD, IAD – Park & Ride apod.).
- S ohledem na postupný rozvoj území v jednotlivých etapách vyhodnoťte etapizaci a ekonomickou náročnost dopravy z neveřejných zdrojů (etapizace zastavitelných území a územních rezerv je obecně řešena v kapitole 8.).
- Graficky rozlište mimoúrovňové křížení dopravních tras.

## **11.3.1 Železniční doprava**

### **A. Současný stav**

První železniční trať z Břeclavi byla uvedena do provozu v roce 1839 a umožnila vlakové spojení Brna s Vídní. Roku 1851 byla do Brna od severu přivedena trať z České Třebové, která zajistila železniční spojení Brna s Prahou. V dalších letech devatenáctého století se přivedly tratě od Střelice, od Přerova, od Tišnova, od Veselí nad Moravou.

Do železničního uzlu Brno se v současnosti sbíhají tratě ze sedmi směrů:

od Havlíčkova Brodu – trať číslo 250,

od České Třebové – trať číslo 260,

od Přerova – trať číslo 300,

od Veselí nad Moravou tzv. Vlárská trať – trať číslo 340,

od Břeclavi – trať číslo 250,

od Hrušovan nad Jevišovkou (přes Střelice) – trať číslo 244,

od Jihlavy (přes Třebíč a Střelice) – trať číslo 240.

S postupným nekonceptním vznikem železničního uzlu v Brně se hromadily problémy nejen s vlastním provozem železnice, ale i ve využití území města. Nedostatečná kapacita nádraží, nekonceptní větvení tratí, stáří většiny zařízení dráhy apod. jsou důvody, které vedly město k řešení přestavby ŽUB a rozhodnutí o realizaci varianty s přesunem hlavního nádraží.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je posílení a zrychlení železniční dopravy na území města Brna jako důležitého železničního uzlu regionálního, celostátního i evropského významu a zlepšení vazeb

na další dopravní systémy, zejména na silniční, MHD a leteckou dopravu. Je šancí využít příznivou polohu Brna na křižovatce evropských multimodálních koridorů.

Cílem je realizovat železniční síť na území města Brna tak, aby poskytovala optimální podmínky pro kvalitní příměstskou dopravu i budoucí připojení vysokorychlostních tratí (VRT).

Stabilizovat a dále rozvíjet železniční uzel Brno (ŽUB) tak, aby byl konkurenceschopný na evropské úrovni.

Pro nákladní železniční dopravu vytvořit podmínky pro lepší organizaci a provoz jako základny pro rozvoj kontejnerové a kombinované dopravy včetně logistických center.

### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte přestavbu ŽUB dle projednané změny ÚPmB z r. 2005 s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace.
- Navrhněte nové využití žel. ploch, které po přestavbě ŽUB nebudou pro tento systém využívány.
- Prověřte a přehodnoťte vlečkový systém dle stávajících požadavků i předpokládaného vývoje.
- Vyznačte možné situování železničních překladišť včetně návaznosti na logistická centra a preferujte jejich umístění s napojením na železnici.
- Dopřesněte a dohodněte s Ministerstvem dopravy ČR reálnou šířku koridoru pro vedení VRT všech směrů (Praha, Břeclav, Ostrava) a navrhněte využití území do doby realizace těchto tras.
- Navrhněte vazbu železnice k přestupním terminálům, letišti apod. se zohledněním skutečnosti, že železnice je páteřním systémem IDS Jihomoravského kraje.
- Navrhněte nové zastávky s ohledem na provázání s MHD a regionálními autobusy, příp. pro obsluhu atraktivních zdrojů (průmyslové zóny, bydlení apod.).
- Respektujte stávající a navrhněte nová terminálová překladiště.
- Respektujte záměr modernizace tratě Brno–Přerov

## **11.3.2 Veřejná hromadná doprava osob**

### **A. Současný stav**

Kvalitní městská hromadná doprava (MHD) a její rozvoj a podpora je v Brně základem nabídky jako nejvhodnější alternativy k individuální automobilové dopravě (IAD).

MHD je provozována jako systém tří subsystémů – tramvaj, trolejbus, autobus. Je doplněna lodní dopravou na Brněnské přehradě jako výhradně rekreační doprava. Jejím převažujícím provozovatelem v současnosti je DPmB.

Dělbá přepravní práce v roce 1991 byla mezi městskou hromadnou dopravou a individuální dopravou 78 % : 22 %. V současné době se v Brně realizuje cca 60 % motorizovaných cest prostředky MHD, individuální dopravou cca 40 % těchto cest. Trendem je však neustálé snižování podílu MHD na dělbě přepravní práce.

Hustota sítě vytváří předpoklady pro téměř rovnoměrnou obsluhu celého zastavěného území města a pro tradičně vysoké využívání MHD. Nosným prvkem MHD je a zůstává tramvajová doprava s kolejovou sítí vedenou v okrajových částech města na samostatném tělese. Doplnkový systém je tvořen trolejbusovou a autobusovou dopravou, ve výhledu bude nabídka rozšířena i o severojižní kolejový diametr. Integrovaný dopravní systém (IDS) zapojuje na území města železnici s nácestnými zastávkami pro vnitřní obsluhu území.

V současné době je území Brna a části regionu pokryto systémem IDS, který zahrnuje ve společném tarifním systému MHD, železnici a příměstské autobusy různých

provozovatelů. Koordinátorem IDS je Krajský úřad Jihomoravského kraje zastoupený firmou KORDIS.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Pro budoucí rozvoj města je zapotřebí udržet zatím ještě příznivý podíl městské hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě (dělba přepravní práce); tato zásada je v souladu s dopravní politikou města – tzn. nabízet takové podmínky, které budou hromadnou dopravu preferovat (zvýšení kvality, nabídky, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti, ale i ceny apod.).

Nadále rozvíjet systém IDS včetně kvalitních přestupních vazeb tak, aby pokrytí území města a jeho okolí bylo kvalitní, ale zároveň účelné a hospodárné.

### **C. Požadavky na řešení**

- Řešte systém kapacitní HD pro hlavní rozvojové směry a další cíle s velkými nároky na dopravní obsluhu (např. průmyslové zóny, BVV, areály vysokých škol, nákupní, zábavní a sportovní centra apod.) s přednostním využitím kolejové dopravy.
- Pro všechny ostatní navrhované rozvojové plochy řešte odpovídající hromadnou dopravou (HD).
- Respektujte kapacitní kolejový systém tramvají jako nosný systém MHD ve městě Brně.
- Provéřte variantně S-J diametr (tramvajový, kolejový se zapojením železnice) s vazbou na železniční uzel i integrovaný dopravní systém (IDS) s případnými úpravami poloh odlehčovacích tramvajových smyček.
- V oblasti železničního uzlu Brno zohledněte vedení tras MHD dle projednané změny ÚPmB a dorešte vazby k navazujícímu území.
- Provéřte umístění přestupních zastávek ve vztahu MHD a IDS, tedy i s nácestnými zastávkami na železnici.
- Vyhodnoťte a navrhnete plochy pro (sektorové) vozovny DPmB příp. jiných dopravců.
- Organizaci HD rozvíjejte komplexně s dopravními systémy města a regionu (IDS) při využití vnější a vnitřní integrace dopravy s vazbami na železniční, autobusovou, automobilovou a na městské dopravní systémy automobilový, cyklistický, pěší.
- Vnitřní integraci řešte s využitím zejména tramvajové dopravy jako nosného systému MHD s max. využitím stávající sítě.
- Řešte přestupní terminály pro vnitřní i vnější integraci dopravy v potřebné kvalitě provozu a prostředí ve vazbě na dopravní centra v urbanistické struktuře.
- Funkci systému HD ověřte modelem počtu přepravovaných osob ve variantách.

## **11.3.3 Automobilová doprava**

### **A. Současný stav**

Nosným systémem automobilové dopravy na území města Brna je systém městských komunikací, silnic a dálnic. Automobilová doprava je provozována silničními vozidly, dále vozidly splňujícími technické podmínky provozu na pozemních komunikacích.

Po roce 1989 nastal soustavný nárůst automobilové dopravy, který se od roku 2004 již ustálil. Koncem roku 2004 byl počet osobních vozidel 141 787 a počet motorových vozidel 178 165. Osobní automobil připadal na 2,6 obyvatele a motorové vozidlo na 2,1 obyvatele. Tento nárůst se projevuje vyčerpáním kapacit komunikační sítě, tvorbou kongescí na komunikacích zejména kolem historického jádra, na radiálních komunikacích z VMO, ale i na dálnici D1, která v jižním sektoru města supluje dosud nevybudovaný VMO.

Intenzity dopravy, které byly předpokládány pro rok 2010, i stupeň motorizace (tedy pro návrhové období ÚPmB, tj. rok 2010) již byly naplněny v roce 2004. Systém komunikací se však v úplnosti nepodařilo realizovat.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Dobudování systémů třístupňové ochrany města před nadměrnou dopravou. Pro ochranu centra je nutné mimo dálnice D1, D2, rychlostních silnic R43 a R52 zohlednit:

- v I. stupni ochrany města možnost vybudování jihovýchodní a jihozápadní tangenty,
- ve II. ochranném stupni města velký městský okruh (VMO), při jehož postupném dobudování je nutné vycházet z doposud zpracovaných a projednaných tras a dílčích úseků VMO, případně zvážit jejich korekce v území, kde mohou nastat střety s okolním územím,
- ve III. stupni ochrany komunikace sběrného charakteru, které lemují centrální zónu města.

Mezi těmito stupni ochrany je nutno respektovat, případně doplnit radiály, které je kvalitně propojí.

Při vyloučení realizace komunikace R43 na území města Brna, kdy nejsou respektovány Zásady rozvoje komunikačního systému města schválené ZMB dne 4. 12. 1991, je nutno hledat adekvátní náhradu. O poloze koridoru pro I.stupeň ochrany Brna před nadměrnou dopravou mimo území města musí být jednáno s JMK a postupováno v souladu se závěry procesu Vyhodnocení vlivů komunikace R 43 na životní prostředí. Při nenalezení adekvátní náhrady I.stupně ochrany je nutno řešit na území města dopady z neexistence tohoto ochranného systému.

Investice ve výstavbě komunikací, včetně zlepšení jejich stávajícího stavu, musí být soustředěny na opatření, která vedou ke zlepšení životního prostředí uvnitř města a v obytných oblastech, tj. na snižování nadměrné dopravy např. i prostřednictvím polyfunkčnosti ploch.

Cílem v řešení tras individuální automobilové dopravy je zajištění obsluhy rozvojových ploch, ale i zachování a zkvalitnění dopravní obsluhy již zastavěných území.

Cílem je vymezit oblasti se žádoucím zklidněním a odstraněním nadbytečné dopravy ve prospěch obyvatelnosti území a kvality veřejných prostorů.

### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte stávající a dlouhodobě k realizaci připravované trasy základního komunikačního systému (trojstupňový systém a doplňte ho ve vazbě na navržený rozvoj města).
- V případě vypuštění trasy komunikace R43 na území města Brna navrhnete adekvátní náhradu pro nalezení vyváženosti celého dopravního systému města tak, aby funkce příslušející silnicím I.tř. nebyly přenášeny na silnice II. a III.tř.
- Řešte a vyhodnoťte trasování nových komunikací základního komunikačního systému variantně s ohledem na okolní stávající i rozvojové plochy, ale i ochranu přírody a krajiny s ohledem na variantní řešení bez komunikace R43 na území města Brna.
- Navrhnete systém dopravní obsluhy k návrhovým plochám – viz i bod 11.5.C.
- Respektujte dopravní řešení vyplývající ze změny ÚPmB pro přestavbu železničního uzlu Brno, prověřte návaznosti do okolního území.
- Respektujte a navrhnete regulativy pro ochranu komunikací, které jsou součástí veřejných dopravních ploch (ploch veřejné dopravní obsluhy a ploch pro dopravu).
- Navrhnete koridory pro budoucí trasy komunikací propojujících zastavěná území a vymezte je jako územní rezervy s dlouhodobou ochranou.

- Stanovte pravidla umístění servisních zařízení pro osobní i nákladní automobilovou dopravu (čerpací stanice PHM, stanice technické kontroly apod).
- Navrhněte rozmístění ploch pro zařízení nákladní dopravy s vazbami na základní komunikační systém (truckcentra).
- Navrhněte a projednejte kategorizaci a zařídění silnic a městských komunikací.
- Pro nová rozvojová, případně přestavbová území detailněji prověřte páteřní trasy komunikací s respektováním již existujících nebo pořizovaných prověřovacích dokumentací, především:
  - komunikační napojení lokality Achtelky na ulici Petra Křivky,
  - vedení severního obchvatu Brněnských Ivanovic s vazbou na oblast Holásek s napojením na most IKEA a dalších,
  - prověření komunikačního propojení Masná–Cejl, komunikační propojení Komín–Medláňky–Ivanovice zohledňující variantní řešení bez komunikace R43 na území města Brna.
  - vedení Bratislavského přivaděče a navazujících radiálních komunikací (Hněvkovského, Dorných, Černovické nábřeží, Svitava).
- Funkčnost systému ověřte modelem intenzit automobilové dopravy ve variantách.

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

##### **A. Současný stav**

Snahou města je omezovat nadměrné využívání individuální automobilové dopravy (IAD) a podporovat přepravu osob hromadnou dopravou. Se zvyšující se automobilizací rostou i nároky na parkování a odstavování vozidel.

Automobilová doprava, s níž souvisí parkování a odstavování vozidel, je vždy vyvolána využitím území, a je proto nezbytné hledat a upřesňovat vyváženost využití území s parkovacími nároky.

V současnosti se parkování a garážování stává jedním z největších problémů města. Pouliční parkování již zdaleka nestačí a ve značné míře omezuje veřejný prostor. Řešení vhodných parkovacích kapacit je podmiňující pro rozvoj mnoha oblastí, a je proto nutné vytipovat lokality pro jejich výstavbu (parkovišť Park & Ride, hromadných parkovacích objektů apod.) na celém území města.

Problémem je i odstavování nákladních vozidel na území města.

Na území města Brna je v současnosti více než 40 ČSPH, po roce 1990 nastal jejich obrovský rozvoj, který se v současné době již stabilizoval. I přesto zůstávají území, která jsou bez pokrytí, jiná území jsou ČSPH přehluštěna.

##### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem v oblasti statické dopravy je zajištění optimálních parkovacích možností pro všechny aktivity bez dalšího omezování veřejných ploch, naopak s jejich následným uvolňováním pro pobytové funkce. Pro řešení všech funkčních ploch je nezbytné, aby v rámci dané funkce byla vyřešena i statická doprava.

Cílem města je umístění parkovišť typu Park & Ride na okraji města s vazbou na HD, která jsou prioritně určena pro občany regionu, kteří dojíždějí do města za prací nebo jinými aktivitami.

Cílem je optimalizovat pokrytí území čerpacími stanicemi pohonných hmot.

### **C. Požadavky na řešení**

- Vyhodnoťte kapacitní potřeby parkování pro stávající i výhledové stupně motorizace dle využití území a jeho prostorových možností.
- Navrhněte a posuďte možné řešení parkovacích kapacit nejen v centrální zóně města, ale ve všech plochách, kde poptávka po parkování převažuje nabídku, v rozsahu dle vyhlášky č. 137/1998 Sb., ke stavebnímu zákonu.
- Umístění parkovišť i parkovacích objektů řešte ve všech stavebních plochách (regulativem, příp. lokalizací) se zohledněním reálnosti jejich výstavby, přiměřeně i v rekreačních oblastech.
- Prověřte vhodnost stávajících i navržených parkovišť typu Park & Ride, případně navrhněte nové včetně ploch pro odstavování nákladních vozidel a navrhněte vazbu na systém MHD.
- Navrhněte podíl využití stavebních ploch (nebo regulativ) pro řešení parkování ve všech typech funkčních ploch.
- Vyhodnoťte a navrhněte optimální rozmístění ČSPH na území města, popř. prostřednictvím regulativů.

### **11.3.5 Pěší a cyklistická doprava**

#### **A. Současný stav**

Pěší a cyklistická doprava představuje nejméně náročné a ekologicky nejpríznivější druhy dopravy. V Územním plánu z roku 1994 byly stanoveny zásady pro zabezpečení pěšího provozu a jako součást dopravní infrastruktury sídelního útvaru se zřizují samostatně nebo souběžně s individuální automobilovou, respektive hromadnou osobní dopravou trasované komunikace pro pěší, pěší ulice a jejich vzájemným propojováním systémy tvořící pěší zóny.

Od roku 1992, kdy bylo ve městě započato s realizací cyklistických tras, bylo vybudováno cca 14 km komunikací; ty jsou ale tvořeny pouhými čtyřmi ucelenými úseky dosud vzájemně nepropojenými. Jedná se především o úseky podél Svratky a částečně i podél Svitavy a tzv. studentské radiály vedoucí po ulicích Botanické a Chodské.

Městem prochází podél Svratky a Svitavy dvě dálkové mezinárodní cyklotrasy (Jantarová stezka, resp. trasy č. 4 a 5, a Pražská stezka, resp. trasa č. 1). Všechny jsou součástí sítě EuroVelo (trasy č. 9, resp. č. 6).

Kolem města je vyznačeno tzv. Brněnské kolečko, které tvoří hranici mezi městskými trasami a trasami mimo zastavěné území města (značenými Klubem českých turistů).

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je zachování a další rozvoj cyklistických komunikací pro dojížděku za prací i rekreací a územní ochrana a podpora tras bezpečné pěší dopravy. Je nezbytné vytvářet kontinuální síť obou systémů na území města, která bude zajišťovat prostupnost území a dostupnost všech funkčních ploch.

Cílem řešení pěší dopravy je vrátit rehabilitované a revitalizované veřejné prostory centra města, center městských částí a dalších atraktivních prostorů chodcům s předností (společně s prostředky HD) před ostatními druhy dopravy.

Systém pěších cest se musí stát spojujícím prvkem zastavěné části území s okolní krajinou, zejména rekreačními oblastmi. Síť pěších cest v rekreačních oblastech se musí stát podkladem nové organizační struktury těchto území.

Cílem je vybudovat ucelenou síť bezpečných cyklistických stezek na území města Brna s propojením na cyklistické stezky v regionu. Cyklistická doprava se pak může stát výrazným prvkem při dosažení cíle uvolnění centra a dalších vybraných území



od nadbytečné automobilové dopravy a tak může přispět k příznivější dělbě přepravní práce ve prospěch snižování podílu IAD.

Existence ucelené sítě cyklistických stezek na území města je současně jednou z podmínek pro uskutečnění zásad zdravého životního stylu obyvatel města, stejně jako existence rekreačních a sportovních zařízení.

### **C. Požadavky na řešení**

- Navrhněte zásady pro zachování a vytváření prostupnosti všech stavebních území v souvislosti s revitalizací veřejných prostorů, zejména v centru města, městských částí a v jiných atraktivních územích i nestavebních územích (rekreační oblasti, rekreační lesy, zahrádkářské oblasti apod.) pro pohyb pěších i cyklistů.
- Navrhněte kontinuální řešení cyklistických tras tak, aby byly reálné a umožnily přístup cyklistů do všech území města.
- Respektujte současné a navrhněte nové trasy pro cyklistickou dopravu a v území, kde je to možné, navrhněte vytvoření samostatných bezpečných cyklistických stezek.

## **11.3.6 Letecká doprava**

### **A. Současný stav**

Na území města jsou situována dvě veřejná letiště a neveřejná vrtulníková letiště. Letiště Brno (Brno-Tuřany) je veřejné mezinárodní civilní letiště, jehož vlastníkem je Jihomoravský kraj. V roce 2004 letiště Brno odbavilo cca 172 tisíc cestujících. Převážná většina cestujících byla odbavena charterovými lety. V roce 2005 se podařilo získat první společnost, která úspěšně zahájila pravidelný letecký provoz mezi Brnem a Londýnem. Po zrušení letiště Slatina bylo do jižní části letiště Brno přemístěno tzv. malé a sportovní létání – aerotaxi apod.

Pro mezinárodní letiště Brno-Tuřany byl zpracován územní generel (1993), který byl v roce 2000 aktualizován. Generel předpokládá kapacitu letiště až 4 mil. cestujících ročně a přepravu 50 tisíc tun zboží ročně. Generel je ve stávajícím územním plánu města respektován, nebyl však dosud naplněn ani územně, ani co do výkonu letiště.

Letiště Medlánky je veřejné vnitrostátní, kde převládá sportovní provoz kluzáků a ultra lehkých letadel (ULL). Celkový počet pohybů letadel na letišti se pohybuje v rozmezí 2000–2500 pohybů/rok.

Neveřejná vrtulníková letiště jsou provozována převážně pro potřeby nemocnic, příp. komerčních aktivit. Vrtulníkový provoz záchranné služby je řešen v rámci letiště Brno-Tuřany.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem Brna je připravit podmínky pro stabilizování a umožnění dalšího rozvoje mezinárodního letiště v Brně-Tuřanech jako letiště nadregionálního významu.

Je nutné zajistit i možnosti pro malé i sportovní létání. Na letišti Tuřany stabilizovat provoz aerotaxi a motorových sportovních letadel, na letišti v Medláncích respektovat stávající provoz sportovního létání kluzáků a ultralehkých letadel.

Je žádoucí zachovat možnost umístění a fungování heliportů s ohledem na jejich potřebnost v území, vytvořit územní podmínky pro záchranný systém.

### **C. Požadavky na řešení**

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

- Navrhnout pro veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany (Letiště Brno, a. s.) kvalitní a kapacitní připojení na HD.
- Pro areál malého létání jižně od tuřanského letiště (aerotaxi, sport. letadla apod.) navrhnete prostorové dopravní a infrastrukturní podmínky pro jeho fungování, další rozvoj včetně zázemí.
- Vymezte rozsah podnikatelské zóny určené pro logistickou část letiště.
- Stabilizujte veřejné (sportovní) vnitrostátní letiště Mediánky (Aeroklub Medlánky) včetně jeho zázemí.
- Stanovte pravidla pro umístění heliportů převážně s ohledem na hluková zatížení okolního území a poptávku po této dopravě v území (dnes neveřejná vrtulníková letiště – FN Brno Bohunice, Úrazová nemocnice Brno, FN U svaté Anny, FN Brno Černá Pole, IBC Příkop aj.).
- Proveďte rozsah vyhlášených ochranných pásem technických, hlukových, případně iniciujte projednání jejich úprav.
- Zohledněte potřeby integrovaného záchranného systému na území města Brna (komplexně – kromě vrtulníkového provozu i další součásti).

### **11.3.7 Lodní doprava**

#### **A. Současný stav**

Lodní doprava na území města Brna je rekreačního, turistického a sportovního charakteru. Rekreační lodní doprava je provozována na Brněnské přehradě pravidelnou veřejnou lodní dopravou, která je provozována DPmB. Lodní doprava na přehradě je speciální součástí MHD.

#### **B., C. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo, a požadavky na řešení**

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

### **11.4 Občanské vybavení**

#### **A. Současný stav**

Občanská vybavenost je jednou ze základních městotvorných funkcí, která velmi výrazným způsobem ovlivňuje a vytváří charakter města, je výrazem prosperity a bohatství společnosti. Spoluvytváří městská prostranství a určuje společenskou hierarchii městských prostorů. Občanská vybavenost je službou obyvatelstvu, je zdrojem pracovních příležitostí (cca 70 % ekonomicky aktivních obyvatel je zaměstnáno ve službách). Jednotlivá zařízení jsou charakteristická velkou prostorovou mnohotvárností a provozní rozmanitostí.

Lze konstatovat, že Brno jako centrum velkého monocentrického regionu Jižní Morava má občanské vybavení kvalitativně i kvantitativně na relativně vysoké úrovni. Poskytuje občanům města, ale i dojíždějícím občanům regionu nadstandardní služby.

Z hlediska nadměstského či celostátního významu je Brno vyjímečné především jako významné centrum justice. Zásadní význam pro město mají centrální instituce státní správy – komplex soudnictví, jedinečné instituce s celorepublikovou působností.

Jednou z největších kvalit města je vysoké školství. Brno je druhým největším centrem vysokého školství v České republice. V Brně jsou zastoupeny všechny vysoké školy technického, univerzitního, ekonomického, zemědělského a uměleckého směru, včetně školství vojenského. Formou řádného denního studia v Brně studuje cca 56 000 studentů.

Jedinečným fenoménem v oblasti obchodu a služeb jsou brněnské veletrhy a výstavy (Veletrhy Brno, a. s.), které vzhledem k dlouhodobé tradici a současnému rozvoji tvoří podstatnou část vnější image města a svojí činností významně ovlivňují ostatní ekonomické složky (obchod, cestovní ruch, podnikatelské služby).

Na vysoké úrovni je oblast kultury a oblast zdravotnictví, které svým významem přesahuje rámec regionu, některá kulturní a zdravotnická zařízení mají celostátní význam.

Vývoj jednotlivých typů občanského vybavení je ovlivňován specifickými tendencemi vývoje jednotlivých druhů vybavení. Ve většině vytváří síť odpovídající urbanistické struktuře města nebo se rozvíjí v samostatných areálech (areály ZŠ, VŠ, nemocnic, sportovní centra, Veletrhy Brno, ZOO Brno, nákupní centra apod.).

Veškeré občanské vybavení je na území města dostatečně a rovnoměrně rozmístěno. Výjimkou je nedostatek sportovních a tělovýchovných zařízení jak v množství, tak ve struktuře.

V řadě oblastí zařízení občanské vybavenosti se začínají uplatňovat soukromé subjekty na komerční bázi.

Současné problémy občanské vybavenosti v městě Brně jsou:

- Nedostatečná prostorová rezerva pro nové areály dosud neznámých určení, a to ve vazbě na stávající nebo navrhovanou urbanistickou strukturu (včetně vazeb na MHD a kapacitní silniční dopravu).
- Nekoncepční a neuvážené zastavování rezerv pro občanské vybavení zařízeními pro jiné funkce (formou změn ÚPmB nebo jeho nerespektováním).
- Výstavba velkých obchodních center a neustálý tlak na výstavbu dalších, která daleko převýšila veškerá očekávání s výraznými důsledky na dopravu.
- Nedostatečné občanské vybavení v lokalitách, které vznikly formou změn ÚPmB (rozsáhlé oblasti nové obytné výstavby v severní části města, absence občanského vybavení v prostoru Černovické terasy apod.).
- Nedostatek rozvojových ploch pro sportovní areály.

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Základním cílem rozvoje všech zařízení občanské vybavenosti je zajištění atraktivity města všestrannou nabídkou nejen občanům města, žádoucím imigrantům, ale i investorům.

Cílem řešení občanské vybavenosti je:

- Zachování kontinuálně hierarchicky rozvíjené struktury města a jeho center (lokální centra, centra městských částí, střed města a v rozvojových osách urbanistické struktury) jako přirozených lokalit koncentrace zařízení občanské vybavenosti.
- Zachování atraktivity a tradiční přitažlivosti města jako metropole jižní Moravy a podpora rozvoje jedinečných specifíků (vysokoškolské město, město celostátních justičních institucí, centrum ekonomických, vědecko-výzkumných a kulturních aktivit, město obchodu a služeb, město sportu a rekreace).
- Ochrana Městské památkové rezervace (MPR) jako jedinečného společenského, kulturního a obchodního centra s neopominutelnou úlohou bydlení.
- Vytvoření obyvatelného města – soustředěných forem bydlení a pracovních příležitostí včetně občanské vybavenosti a služeb, která by tvořila atraktivní jádra v nových urbanistických strukturách.

### C. Požadavky na řešení

- Rozlišujte jednotlivá zařízení občanské vybavenosti z hlediska umístění:
  - zařízení lokální (bezprostřední vazba na bydlení),
  - zařízení vyšší, celoměstská (vazba na centra městských částí, centrum města),
  - zařízení nadměstská (speciální areály).
- Umísťujte jednotlivá zařízení občanské vybavenosti dle pěší dostupnosti nebo prostřednictvím MHD v lokálních centrech, centrech městských částí, ve středu města a v rozvojových osách urbanistické struktury:
  - občanskou vybavenost veřejného zájmu lokalizujte ve vazbě na MHD v pěší dostupnosti (úloha města),
  - občanskou vybavenost komerčních zájmů – lokalizujte za předpokladu zamezení nadměrnému přetěžování rozhodujících komunikací nově generovanou automobilovou dopravou, komerční zařízení lokalizujte v pěší dostupnosti a ve vazbě na MHD (zájem podnikatelů),
  - zařízení nadměstská lokalizujte s vazbou na základní komunikační systém, zohledněte variantu bez komunikace R43 s omezenou dostupností ve směru sever-jih.

Zařízení občanské vybavenosti čleňte na:

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

#### 11.4.1 Veřejná vybavenost

##### Školství, věda, výzkum

Školství zahrnuje zařízení od mateřských škol až po školy vysoké, včetně zájmových a uměleckých škol a center volného času.

Lze konstatovat, že síť školských zařízení se na území města vyvíjela rovnoměrně a nevykazuje zásadní problémy z hlediska umístění a velikosti ploch.

##### **Požadavky na řešení**

- Respektujte areály VŠ a jejich případné rozvojové záměry včetně vědeckovýzkumné základny v návaznosti na vysoké školy (stabilita a rozvoj VŠ je základní priorita města).
- Navrhněte rezervní plochy pro umístění nových areálů VŠ
- Respektujte areály ZŠ (dostupnost ZŠ musí být garantována městem).
- Respektujte areály středních škol a učňovských zařízení dle schválených koncepcí rozvoje školství v Brně.
- Ve vazbě na nově vznikající obytné soubory řešte potřebu školských zařízení (MŠ, ZŠ v potřebné dostupnosti).

- Ve všech variantách konceptu vyhodnoťte dopady hluku z dopravy na stabilizovaná školská zařízení všech kategorií (základní školy, střední školy a učňovská zařízení, vysoké školy) a vědeckovýzkumná pracoviště. Na základě vyhodnocení navrhnete nezbytná opatření pro ochranu školských staveb i vědeckovýzkumných pracovišť. Kde nelze ochranná opatření provést, navrhnete případné vymístění a definujete nové lokality mimo hlukově zatížené oblasti.

### **Zdravotnictví a sociální péče**

Zdravotnická zařízení na území města jsou provozována na všech úrovních s působností od základní až po regionální. Některá nemocniční zařízení mají celostátní význam. Základní zdravotnickou péči zajišťují jednotlivé ambulance, sdružení ambulancí, zdravotnická střediska a polikliniky.

Potřeba města je v oblasti zdravotnictví satureována, a to jak územně, tak kvalitativně i kvantitativně.

Oblast sociální péče na území města působí ve třech oblastech: péče o zdravotně postižené občany, péče o seniory, péče o matky v tísní a péče o sociálně nepřízpůsobivé. Sociální péče je a bude vzhledem k demografickému vývoji obyvatelstva významným problémem města.

#### **Požadavky na řešení**

- Respektujte stávající areály zdravotnických zařízení a areály sociální péče včetně jejich případných rozvojových záměrů.
- Doplněte objekty sociální péče do struktury města jednotlivých městských částí. Zvláštní pozornost věnujte zařízením pro seniory.
- Navrhnete územní rezervy pro nové areály zdravotnických zařízení (nemocnice) a zařízení sociální péče. V případě zařízení sociální péče reflektujte nové koncepty sociální péče – přechod od velkých areálů k zařízením diferencovaným podle potřeb a požadavků klientů, včetně rozptýlení do obytné zástavby.
- Stanovte pravidla lokalizace zdravotnických a sociálních zařízení ve stavebních plochách (bydlení, smíšených, pracovních příležitostí).
- Ve všech variantách konceptu vyhodnoťte dopady hluku z dopravy na stávající zařízení. Navrhnete nezbytná opatření pro jejich protihlukovou ochranu. Kde nelze ochranná opatření provést, navrhnete případné vymístění a definujete nové lokality mimo hlukově zatížené oblasti. Navrhnete lokality ve vazbě na MHD a základní komunikační systém.

### **Kultura**

Kulturní zařízení mají různé obory působnosti a různé zřizovatele od státních institucí, regionálních, městských až po soukromé. K nejdůležitějším kulturním institucím ve městě patří divadla, muzea a galerie, knihovny a další. Tato zařízení mají největší plošné nároky na území. Většina kulturních zařízení je situována v centru města.

Brno citelně postrádá kvalitní a kapacitní koncertní sál dosud částečně nahrazovaný Janáčkovým divadlem.

#### **Požadavky na řešení**

- Stabilizujte stávající kulturní zařízení.

- Respektujte umístění JKC na základě výsledků architektonicko-urbanistické soutěže na JKC a v souladu s Regulačním plánem Městské památkové rezervace.
- Pro nově vznikající kulturní zařízení navrhňte plochy přednostně v centrální oblasti města s cílem posilovat atraktivitu centra města a atraktivitu center městských částí.
- Vymezte veřejné prostory, které lze využít pro kulturní účely, a stanovte regulativy.
- Navrhňte plochy pro kulturní aktivity, které jsou zdrojem hluku ve večerních hodinách – letní kino, koncerty pod širým nebem apod.
- Navrhňte plochy pro umístění zábavních parků – speciálně pro cirkusy a kolotoče.
- Zařízení s velkou diváckou návštěvností (zábavní parky, cirkusy a kolotoče), navrhňte ve všech variantách konceptu v dobré dopravní dostupnosti MHD a IAD tak, aby nebyl zhoršen stávající stav obytného prostředí nově generovanou dopravou.

### **Veřejná správa**

Město Brno je významným správním centrem České republiky. Ve městě působí úřady a zařízení v několika správních úrovních s místní, regionální, i celostátní působností. Dvě třetiny ploch pro veřejnou správu a soudnictví se nacházejí v centru města v katastrech Brno-město a Veveří, což vyvolává požadavek na řešení dopravních problémů centra, zejména systému parkování.

Ostatní zařízení veřejné správy jsou situována v centrech městských částí.

#### **Požadavky na řešení**

- Navrhňte územní rezervy pro umístění evropských institucí na území města v souvislosti s výhodnou polohou Brna v euregionu CENTROPE.
- Respektujte centrální instituce umístěné v Brně a navrhňte územní rezervy pro další rozvoj.
- Navrhňte lokalizaci institucí s regionální a celoměstskou působností.
- Ve všech variantách konceptu vyhodnoťte dopady hluku z dopravy na stávající zařízení. Navrhňte nezbytná opatření pro jejich protihlukovou ochranu. Kde nelze ochranná opatření provést, navrhňte případné vymístění a definujte nové lokality pro veřejnou správu mimo hlukově zatížené oblasti. Navrhňte lokality ve vazbě na MHD a základní komunikační systém.

### **Veřejná pohřebiště a pohřebnictví**

V současnosti je na území města Ústřední hřbitov s celoměstským významem, deset veřejných pohřebišť a objekt hřbitova spravovaného Židovskou obcí. Stávající pohřebiště a jejich rozvojové plochy pokrývají potřebu města Brna jako celku, bez přihlédnutí k dílčím potřebám a požadavkům jednotlivých městských částí.

#### **Požadavky na řešení**

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

- Navrhněte výhledovou výměru pro rozvoj veřejných pohřebišť minimálně 50 ha s trvalou ochranou 100 let od založení, řešte variantně ve struktuře – sektorové, okrskové, místní hřbitovy. V rámci návrhu řešte lokalitu pro výstavbu nového krematoria.
- Mimo uvedený výhled variantně proveďte možnost umístění veřejného pohřebiště v MČ Bystřice a v Soběšvicích.
- Plochy veřejných pohřebišť a jejich umístění navrhněte i s ohledem na řešení krizových situací – více pohřebišť rozmístěných na území města je vhodnější.
- Pohřebiště řešte v místech s kvalitním přírodním zázemím a dobrou napojitelností na MHD a základní komunikační systém.
- Prostřednictvím regulativů umožněte na plochách veřejných pohřebišť umístění odpovídající vybavenosti

## 11.4.2 Sport a tělovýchova

### A. Současný stav

Sport a tělovýchova zahrnuje zařízení od lokální vybavenosti obytných sídel až po celoměstské sportovní komplexy, včetně hřišť a tělocvičen u škol.

Lze konstatovat, že město má nedostatek příležitostí pro denní pohybové aktivity a denní rekreaci v kompaktně zastavěném území města, chybí sportovní zařízení pro masově rozšířené běžné sporty jako je plavání, bruslení, lední hokej a vodní sporty provozované neorganizovaně a spontánně, nejsou zařízení a plochy pro moderní a adrenalinové sporty – zejména pro mládež, je nevyhovující základna pro profesionální a poloprofesionální sport. Situaci zhoršuje špatný stav a způsob využití stávajících sportovních zařízení.

Problémem je nerovnoměrné zastoupení v jednotlivých katastrech, městských částech. Nejvýznamnější zastoupení ploch pro sport, rekreaci a volný čas vykazují katastry, na jejichž území se nacházejí areály s celoměstským významem: Královo Pole, Pisárky, Ponava a Veveří. Nejhorší stav vykazují katastry jižního a východního sektoru Brna.

V souvislosti se změnou životního stylu dochází k vzestupu významu využívání volného času a rekreace v životě občanů města a k větším nárokům na rozsah, kvalitu a různorodost sportovních a tělovýchovných zařízení.

### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem rozvoje zařízení sportu a tělovýchovy je poskytnutí možnosti aktivního sportovního vyžití co nejširším vrstvám obyvatel, fyzická obnova a rozvoj sportovišť a rekreačních areálů na území města, jak pro organizovanou, tak pro neorganizovanou činnost a zvýšit tak atraktivitu města v konkurenci souměřitelných měst.

### C. Požadavky na řešení

- Vytvořte územní předpoklady pro rozvoj sportu a tělovýchovy ve třech systémových rovinách, a to pro všechny druhy sportu a všechny věkové kategorie:
  1. Pohybové aktivity všedního dne tj. prostory a zařízení v obytných celcích a jejich okolí, v obytných souborech a městských čtvrtích, v místech bez dopravní a hlukové zátěže.
  2. Organizované sportovní aktivity, tj. základní vybavení sídel spolu se speciálními zařízeními určitých sportovních odvětví (tradiční školní a spolková sportoviště) v síti odpovídající členění města na městské části, respektive ve vazbě na jejich přirozená sdružování.

3. Vrcholový sport s vysokou diváckou atraktivitou – velkoplošné sportovní areály s celoměstskou a regionální působností odpovídající ambicím města Brna stát se nositelem celostátních a mezinárodních sportovních akcí.
- Respektujte stávající sportovní areály.
  - Navrhněte rovnoměrné zastoupení funkce na území města s důrazem na doplnění v těch MČ, ve kterých dnes chybí (především v jižní a jihovýchodní části města).
  - Navrhněte územní rezervy pro sportovní areál celostátního významu (Brno – Olympijské město), odpovídající ambicím města organizovat mezinárodní sportovní a tělovýchovné akce ve vazbě na MHD a základní komunikační systém. Pro sportovní areál celostátního významu navrhněte územní rezervu v lokalitě, která nezhorší obytné podmínky ve stávajícím území navýšením dopravy, zejména při absenci komunikace R43.
  - Prověřte a navrhněte vhodné lokality definované Rekreační zónou Svratecké údolí pro sport, tělovýchovu a pohybové aktivity všedního dne, mimo umístění sjezdové tratě ve Wilsonově lese.
  - Prověřte vhodnost a možnost umístění sportovních zařízení s velkou diváckou kapacitou v lokalitách definovaných Rekreační zónou Svratecké údolí, která jsou vázána na dobrou dopravní dostupnost MHD a základního komunikačního systému, ale také s respektem k využití území podél vodního toku a v údolní nivě pro plnění ekologické, protipovodňové a rekreační funkce území. Rekreační zóna Svratecké údolí byla schválena za předpokladu realizace komunikace R43.
  - Vymezte vhodné lokality pro sport a rekreaci v posvitavské zóně se snahou využít některé brownfields a ve vazbě na dosud chybějící systémy zeleně.
  - Stabilizujte stávající sportovní zařízení v rekreačních oblastech Brněnská přehrada, Holedná, Ponávka a navrhněte v těchto oblastech možný rozvoj.
  - Navrhněte sportovní a tělovýchovné aktivity v nově definovaných rekreačních oblastech na území města.

### 11.4.3 Komerce

#### A. Současný stav

Na území města působí celá řada zařízení, která na komerční bázi poskytují služby v oblasti maloobchodu, nevýrobních služeb, administrativy, krátkodobého ubytování, stravování a dalších.

V oblasti maloobchodu růst měřítka obchodních zařízení vedl k negativnímu ovlivňování bydlení, k jejich vyčleňování z obytných celků a vzniku monofunkčních zón, vyvolal nadbytečnou dopravu. Největší zastoupení maloobchodních ploch vzhledem k umístění velkoplošných nákupních center mají katastry jižního sektoru města Dolní Heršpice a Trnitá, téměř 40 % obchodních ploch města, což vypovídá o výrazné nevyváženosti rozložení maloobchodu na území města.

Administrativa na území města Brna je soustředěna v několika významných lokalitách – centrum města a navazující radiály, oblast Šumavská–Veverí, oblast Hudcova–Medlánecká a oblast Vídeňská–Heršpická. Malé společnosti vázané na místní klientelu jsou soustředěny v centru (dobrá adresa), velké institucionální a obchodní společnosti směřují k hlavním dopravním trasám (dobré parkování).

Krátkodobé ubytování je v Brně pokryto sítí hotelů, jejichž kapacita je dostatečná. Nevýrobní služby, stravování a další jsou rovnoměrně zastoupeny na území města Brna. Většina služeb tohoto charakteru se rozvíjí na základě tržních principů poptávky a nabídky.



## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Základními cíli a zásadami jsou:

- Udržení atraktivity centra města (MPR) a jednotlivých městských částí – tj. včetně vybavenosti obchody.
- Zachování přiměřené dostupnosti služeb a prodejen základního sortimentu v obytných souborech.
- Zamezení nadměrnému přetěžování komunikací automobilovou dopravou při navrhování koncentrovaných komerčních zařízení.

## **C. Požadavky na řešení**

- Vytvořte nabídku široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města s důrazem na doplnění v těch MČ, ve kterých dnes chybí.
- Proveďte možnost umístění komerčních zařízení v Bystrci, Kníničkách, Komíně a Žabovřeskách. Zohledněte přitom navrženou podobu komunikačního systému v jednotlivých variantách konceptu.
- Nová kapacitní obchodní (event. jiná) zařízení s velkým množstvím návštěvníků lokalizujte v bezprostřední vazbě na dopravní uzly a především na kapacitní hromadnou dopravu.
- Vytvořte podmínky pro umístění administrativy a služeb v rozvojových plochách mimo centrum města s dobrými vazbami na infrastrukturu.
- Cíleně směřujte významná administrativní centra a služby do transformačních ploch (brownfields – průmyslové areály, armádní areály, plochy uvolněné přestavbou ŽUB).

### **11.4.4 Specifická občanská vybavenost**

Další složky občanské vybavenosti, které nejsou jmenovitě definovány, řešte dle platných oborových koncepcí, rozvojových plánů a projektů jednotlivých subjektů (např. Veletrhy Brno, zoo, policie, hasiči, záchranný systém, armáda atd.), vztahů a souvislostí daného území.

## **11.5 Veřejná obsluha území**

### **A. Současný stav**

Funkce „veřejná obsluha území“ se uskutečňuje v plochách veřejných prostranství, což jsou všechna náměstí, ulice, cyklistické stezky, chodníky, komunikace a další prostory vždy přístupné každému bez omezení, tedy sloužící veřejnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví. Plochy veřejné obsluhy území jsou vždy veřejně přístupné a slouží k umístění obslužných systémů, jako je doprava a technické sítě. Rozmístění a uspořádání veřejných prostranství utváří charakter města i jeho jednotlivých částí, je podmínkou obyvatelnosti, přístupnosti a prostupnosti území a slouží k umístění obslužných systémů jako je doprava a technické sítě. Kvalita a obyvatelnost veřejných prostorů je v současné době značně degradována požadavky na parkování, rozsah veřejných prostorů pak živelným využíváním pro jiné funkce.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je vytvoření komplexního systému veřejné obsluhy území, tzn. striktní ochrana a regenerace stávajících veřejných prostranství a další rozvoj systému veřejných prostranství v rámci rozvoje města i jednotlivých městských částí, v rozsahu adekvátní obsluhy jiných funkcí.

### **C. Požadavky na řešení**

- V návaznosti na rozvoj města a městských částí navrhnete odpovídající strukturu veřejné obsluhy území – systém veřejných prostranství.
- Stanovte regulace využití funkce veřejné obsluhy území – veřejných prostranství pro vyváženou koexistenci dopravy, inženýrských sítí a zeleně, která je jednou z hlavních podmínek její obyvatelnosti. Dle těchto požadavků stanovte nezbytné šířky ulic pro jednotlivé charakteristické struktury zástavby i rozsah nových náměstí a dalších veřejných prostranství.
- Regulačními opatřeními a především návrhem ploch pro parkovací objekty a podzemní garáže omezte parkování na veřejných prostranstvích a tím vytvořte podmínky pro jejich obytné funkce – volný pohyb pěších a cyklistů, posezení, hry dětí apod.
- V zastavitelném území neřešte dopravní obsluhu slepými komunikacemi, respektujte zásadu propustnosti (prostupnosti) zastavitelného území. Slepé veřejné komunikace jsou přípustné pouze ve stabilizovaném území při zahuštění stávající zástavby, nebo v případě složitých terénních podmínek, a to jen výjimečně.
- Navrhnete obnovení veřejných komunikací v neprostupných územích města.

### **11.6 Rekreace a zeleň**

Město Brno poskytuje tradičně svým obyvatelům kvalitní obytné prostředí a kvalitní podmínky pro každodenní rekreaci. Zeleň je nezbytným předpokladem obyvatelnosti území, jeho rekreačních, estetických a kulturních hodnot. Zeleň vytváří předpoklady pro ochranu a tvorbu zdravých životních podmínek. Zeleň má nezastupitelnou roli při zachování a obnově hydrologického zdraví území (propustné „dýchající“ plochy, schopné vodu absorbovat, zadržet a odpařovat) i při omezování negativních dopadů z lidské činnosti (snižování dopadů hluku, exhalací, prašnosti apod.). To vše jsou faktory zvyšující obyvatelnost a rekreační kvalitu území města.

Kromě ploch zeleně v zastavěném území má pro rekreaci zásadní význam přírodní zázemí města, jeho příměstská krajina včetně lesních komplexů a údolí řek. Oblasti se zvýšenými předpoklady pro rekreační využití jsou vymezeny jako oblasti rekreační. Specifickým způsobem trávení volného času v zeleni je zahrádkaření na plochách zahrádek a chataření v rekreačních oblastech.

Rozsah, kvalita a dostupnost zeleně je jedním ze základních ukazatelů atraktivity a na ní závislé prosperity města. Potřeba ochrany a tvorby zeleně vzrůstá se zvýšením vnímavosti obyvatel k otázkám životního prostředí a kvalitě života i se vzestupem významu volného času a požadavků na rekreaci v životě člověka (viz odd. demografie).

Dlouhodobým cílem je udržet pověst Brna jako města obklopeného dobře dostupnou rekreační zelení a zvýšit atraktivitu tohoto přirozeného rekreačního zázemí, jehož potenciál není zcela využit. Nejedná se jen o zvýšení atraktivity tradičních rekreačních oblastí, jako je brněnská přehrada, ale i o výraznější napojení na Moravský kras, který svým jižním okrajem zasahuje na území města. Cílem je zajistit maximální využití rekreačního potenciálu příměstské krajiny města Brna, ale s ohledem na ochranu přírody a krajiny, a vytvořit komplexní systém zeleně – nezastavitelných ploch, aby v docházkové vzdálenosti 300 m měl každý občan dosažitelnou plochu zeleně – podmínku pro každodenní rekreaci, přičemž vycházejte z normativu 15 m<sup>2</sup> městské zeleně na obyvatele. Stále více skupin obyvatelstva města Brna bude z různých důvodů (viz. odd. demografie) trávit volný čas včetně dovolené na jeho území.

### 11.6.1 Zeleň jako součást všech funkčních ploch

#### A. Současný stav

Zeleň je součástí všech stavebních funkčních ploch. V plochách bydlení ve formě vnitrobloků, zahrad rodinných domů či sídlištní zeleně. Zeleň je v průmyslových areálech, nezbytná je zeď jako součást občanského vybavení u školek, škol, sportovních areálů, nemocnic, domovů důchodců, hřbitovů apod. Tradiční jsou v Brně uliční stromořadí i předzahrádky. K obrazu města patří zahrady a sady okolo bývalé venkovské zástavby původních obcí, které jsou součástí Brna.

Rozvoj stavebních ploch města včetně požadavků na parkování se velmi často dostává do rozporu s požadavky ochrany a tvorby zeleně.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Pro image města a jeho pobytovou pohodu je důležitá nejen zeď veřejných prostranství, ale i zeď ve vlastnictví ostatních subjektů jako součást ploch všech územních funkcí. Cílem je nejen tuto zeď chránit, ale i nově ji vytvářet jako součást jednotlivých městských funkcí.

#### C. Požadavky na řešení

- Proveďte možnost stanovení nezbytného podílu zeleně v jednotlivých funkcích dle jejich charakteristických struktur.
- Proveďte možnost stanovení nezastavitelných částí ploch jednotlivých funkcí z hlediska zachování zelených horizontů a dalších exponovaných lokalit významných v krajině obrazu města.
- Řešte – prostřednictvím obecných regulativů – využití vnitrobloků a veřejných prostranství s cílem respektovat určitý podíl zeleně ve vazbě na další doplňkové funkce.

### 11.6.2 Městská zeď

#### A. Současný stav

Rozvoj města vyvolal již koncem 18. století potřebu vytvořit pro volný čas občanů městské parky v pěší dostupnosti. Historické městské parky, jako jsou Lužánky, Špilberk, Denisovy sady, parky hradebního okruhu, park na Slovanském náměstí, park na Obilním trhu, Wilsonův les a další, jsou významnou součástí přírodního a kulturního dědictví a spoluvytvářejí image města. Postupné náročné rekonstrukce vrací těmto parkům jejich původní poslání.

Parky s kvalitní vybaveností jsou důležitým místem společenských kontaktů, zejména pro malé děti a staré občany je park v docházkové vzdálenosti do 300 m nezbytný. Kvalitní a rozsáhlé parky však již přes 100 let v Brně nevznikly, s výjimkou nedokončeného parku na Kraví hoře. Zcela chybí přírodní zábavní a rekreační parky, které by splňovaly požadavky na rekreační vyžití především pro dospívající mládež a pro obyvatele v produktivním věku. Celkový deficit městské zeleně v Brně činí cca 400 ha v ucelených plochách městských rekreačních parků (dle doporučeného ukazatele 15 m<sup>2</sup> na obyvatele pro města nad 100 tis. obyv.).

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem je vytvoření propojeného systému městské zeleně s návazností a prostupností do okolní krajiny, jehož součástí budou městské rekreační parky s vybaveností odpovídající současným nárokům na volný čas. Nutné je zohlednit tendence k parkově upraveným

pobytovým náměstím a rozsáhlým přírodním parkům se sportovní a rekreační vybaveností. Největší předpoklady pro vytvoření tohoto typu městského parku mají Žabovřeské louky, Komínské louky (zakotveny v dokumentu Rekreační zóna Svratecké údolí – viz kapitola 1.4.2), Černovický hájek.

### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte stávající parky a parkově upravené plochy.
- Nové parkově upravené plochy o výměře min. 0,5 ha navrhnete především v centrálních polohách stávajících i navrhovaných urbanistických struktur se snahou využít vhodné pozemky ve vlastnictví města včetně vybraných zahrádek a vhodných prostorů tzv. „brownfields“.
- Navrhnete další městské rekreační parky a přírodní parky s cílem odstranit současný deficit, lokalizujte je v údolních nivách a případně na dosud nezastavěných a nezastavitelných terénních hranách – pohledových zelených horizontech a specifikujte jejich rekreační vybavenost, přičemž zohledněte dokument Rekreační zóna Svratecké údolí.
- Navrhnete zábavní městský park, event. další programově specializované parky.
- Prověřte, zda lze realizovat požadovaný rozvoj městských rekreačních parků především v údolních nivách Svatky a Ponávky bez realizace komunikace R43 na území města Brna, tj. při očekávaných intenzitách dopravy na přilehlých úsecích základního komunikačního systému za současné realizace odpovídajících opatření proti hluku.

## **11.6.3 Příměstská krajina**

Požadavky na ochranu a obnovu krajiny včetně revitalizace vodních toků jsou popsány v kapitole o životním prostředí (viz odd. 9.1). Z hlediska systému zeleně města Brna je cílem maximální využití rekreačního potenciálu příměstské krajiny, ale s ohledem na ochranu přírody a krajiny.

## **11.6.4 Rekreační oblasti**

### **A. Současný stav**

Na území města Brna jsou v současné době 3 vyhlášené rekreační oblasti:

#### Brněnská přehrada

Je neznámějším a nejoblíbenějším místem rekreace nejen pro občany, ale i pro návštěvníky města Brna. Vzhledem ke své jedinečnosti, dobré dostupnosti, ke sportovním a rekreačním aktivitám a rozsahu chatových lokalit je tato rekreační oblast přetížena. Rekreační využití přehrady je značně omezeno katastrofální kvalitou vody, což je však řešitelné pouze na regionální úrovni opatřeními na celém toku. Podmínkou pro ochranu a rozvoj veřejných rekreačních ploch a parkovacích kapacit je ochrana pozemků města kolem obvodových obslužných komunikací a mezi touto komunikací a břehy přehradního jezera jako veřejně přístupného prostoru s největší rekreační atraktivitou. Pozitivem je započatá regenerace historického areálu hradu Veveří jako dalšího atraktivního centra v rekreační oblasti.

#### Holedná

Táhlý zalesněný hřeben Holedné vytváří v západní části města Brna výraznou krajinnou dominantu. Rozsahem je rekreační oblast Holedné největší na území města, je rekreačním zázemím obytných souborů v západním sektoru města Brna a dopravně

je dobře dostupná i jeho ostatním obyvatelům. Součástí rekreační oblasti je hluboce zaříznuté údolí Vrbovce i významná archeologická lokalita Hradiska u Bosonoh. K atraktivitám území patří obory lesní zvěře a lesní jezírka. Celkově je rekreační potenciál území málo využit, nedostatečná je rekreační a sportovní vybavenost, chybí vyhlídky, rozhledna, lanovka, cyklistické stezky, areály pro rodinné pikniky, dětská hřiště, sáňkování apod.

#### Ponávka

Je rekreační oblastí nacházející se na severu města Brna, která však z větší části zasahuje do území České a Lelekovic. Na území města je malým zbytkem údolí potoka Ponávky, který významně formoval vývoj města Brna. Oblast je špatně dostupná, bez rekreační vybavenosti. Největší atraktivitou jsou její rybníčky.

V současné době jsou intenzivně rekreačně využívány další oblasti (např. Soběšicko, Ořešinsko, Žebětínsko, Mariánské údolí, Holásecká jezera). Rekreační potenciál těchto území je vysoký, ale není zde téměř žádná rekreační vybavenost a problémy jsou s dostupností a především s parkováním, což je problém i všech výše uvedených rekreačních oblastí.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je zvětšit počet a rozsah rekreačních oblastí, ale hlavně zvýšit jejich atraktivitu a dostupnost, a to především ekologicky vhodnými a přijatelnými způsoby dopravy, v zájmu maximálního využití obrovského rekreačního potenciálu příměstské krajiny, který je jednou z největších deviz města Brna, a to nejen pro obyvatele města, ale i pro jeho návštěvníky. Požadavky rekreace je třeba řešit v souladu s ochranou přírody a krajiny.

### **C. Požadavky na řešení**

- Proveďte vymezení stávajících rekreačních oblastí.
- Zvažte vhodnost vymezení rekreační oblasti Mariánské údolí
- Navrhněte vymezení dalších přírodně rekreačních oblastí zejména v jižním a jihovýchodním sektoru města – mezi Holáskami a Chrlicemi, na Černovické terase, v blízkosti Černovického hájku a další. Jako rekreační oblast zapracujte i Svratecké údolí dle dokumentu Rekreační zóna Svratecké údolí (viz kapitola 11.4.2).
- Navrhněte ve vztahu k zachování přírodních a krajinných hodnot území únosnou míru rekreačního využití stávajících i navrhovaných rekreačních oblastí – rozsah a umístění rekreační a sportovní vybavenosti, obslužných doplňkových infrastrukturních zařízení, způsob napojení na MHD, IAD, pěší a cyklistické stezky.
- Určete hlavní centra vybavenosti všech rekreačních oblastí.
- Navrhněte regulativy určující vztah intenzity rekreace k ochraně přírody a krajiny.
- Rekreační oblast Brněnské přehrady s hradem Veverí a rekreační oblast Holedná mají nadměstský význam a jsou pro Brno důležité z hlediska rozvoje cestovního ruchu. Vyhodnoťte možnosti požadovaného zatraktivnění a využití jejich rekreačního a turistického potenciálu včetně umístění hlavních center vybavenosti i rizika ohrožení jejich rekreační funkce ve vazbě na podobu základního komunikačního systému v jednotlivých variantách konceptu.

### 11.6.5 Zahrádkářské lokality

#### A. Současný stav

Zahrádkaření je specifickým a na území města Brna tradičním způsobem trávení volného času. Největší rozvoj zahrádkaření nastal v 70. a 80. letech minulého století, kdy vznikly rozsáhlé zahrádkářské lokality nejen rekultivací nevyužitelných ploch a prudkých svahů, ale také likvidací významných přírodních území. V řadě případů tvoří zahrádkářské lokality nevhodnou bariéru v zastavěném území města a způsobují jeho neprůchodnost. Negativním jevem je nezákonná přeměna některých zahrádek na trvalé bydlení, ale bez zajištění veřejné infrastruktury.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem je prověřit všechny zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití:

- Navrhnout nové funkční využití těch zahrádkářských lokalit, kde je předpoklad vhodnějšího využití ve vztahu ke stávající i navrhované urbanistické struktuře.
- Lokality, které nelze nebo není z technických důvodů ekonomické využít pro jiné funkce, zachovat jako místa tradičního trávení volného času pro část občanů, především pro starší generaci či rodiny s malými dětmi.

Zároveň je třeba prověřit možnost vzniku nových zahrádkářských lokalit z důvodů žádoucího zachování ZPF, který nelze efektivně obhospodařovat, ale z krajinného hlediska je nezbytné ho zachovat.

#### C. Požadavky na řešení

- Prověřte všechny stávající zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití - zachování stávající funkce nebo změna na jinou funkci.
- Navrhněte, které lokality zahrádek či jejich části je vhodné postupně přeměnit na plochy veřejné zeleně, a to především tam, kde je nedostatek veřejné zeleně v přijatelné docházkové vzdálenosti a kde tyto lokality tvoří bariéru v území.
- V plochách zahrádek určených ke stabilizaci obnovte či navrhněte průchodnost území vymezením veřejných cest procházejících lokalitou.
- Zvažte možnosti zachování či rozvoje zahrádek jako součásti městských přírodních parků.
- Navrhněte regulativy posilující rekreační funkci zahrádkářských lokalit pro veřejnost.
- Prověřte možnost vzniku nových zahrádkářských lokalit, zejména na plochách ZPF, které nelze jinak efektivně obhospodařovat.

### 11.6.6 Chatové lokality

#### A. Současný stav

Chataření představuje specifický způsob převážně soukromé rekreace. Chatové lokality se nacházejí na území města především v rekreačních oblastech – Brněnská přehrada, Ponávka a bývalá rekreační oblast Mariánské údolí. Hlavně oblast Brněnské přehrady je značně zatížena masovým výskytem rekreačních chat, a to i v lesních porostech a v plochách mezi obslužnou komunikací a vodní hladinou, kde omezují přístup k břehům a tím možnosti rozvoje veřejné rekreace, rekreační vybavenosti a dopravní obsluhy. Postupná přeměna chat k trvalému bydlení vyvolává nežádoucí dopady jak na využití území, tak i na životní prostředí.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem je postupná, byť dlouhodobá přeměna soukromého využití rekreačních oblastí ve prospěch veřejné rekreace a uvolnění lesních pozemků.

### **C. Požadavky na řešení**

- Prověřte stávající chatové lokality a navrhnete jejich vhodné funkční využití.
- Stanovte regulativy pro jednotlivé chatové lokality dle charakteru území příslušných rekreačních oblastí a s ohledem na hlavní poslání rekreačních oblastí, tj. zajistit podmínky pro veřejnou rekreaci obyvatel města.
- Nenavrhujte nové chatové lokality.

## **11.7 Inženýrské sítě**

### **A. Současný stav**

Technická infrastruktura je limitujícím faktorem rozvoje území z hlediska její kapacity nebo územně-technických podmínek.

Všechny systémy technické infrastruktury na území města Brna co do rozsahu a dosahu v zásadě odpovídají současným potřebám města s tím, že se město musí vyrovnávat s ohromným dluhem, který vznikl zanedbáním péče o stávající infrastrukturu, zejména v oblasti vodního hospodářství.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Rozvoj jednotlivých systémů technického vybavení bude navržen v souladu s rozvojem nových urbanistických struktur a v souladu s funkčním využitím území.

Návrh všech systémů inženýrských sítí bude řešen s ohledem na:

- současný stav sítí (jejich kvalitu i kapacitu) ve vztahu k současným a návrhovým potřebám města,
- intenzitu využití stávajících zdrojů, sítí, kolektorů,
- ochranu hlavních složek životního prostředí (půda, voda, ovzduší),
- koordinaci a optimalizaci liniových vedení technické infrastruktury – koridory inženýrských sítí se zohledněním budoucího rozvoje území a doprovodné zeleně.

### **C. Požadavky na řešení shodné pro všechny systémy technické infrastruktury**

- Zdůvodněte navrženou koncepci, výběr variant a návrh jejich hodnocení.
- Zpracujte údaje charakterizující návrh tak, aby byl návrh řešení průkazný.
- U návrhových ploch specifikujte podmiňující investice do inženýrských sítí.
- Vymezte plochy pro technickou vybavenost a umístění optimalizujte tak, aby nerušily základní funkce v území a nepůsobily rušivě v krajině.
- Návrh řešení průběžně projednejte s dotčenými subjekty a správci inženýrských sítí.

## **11.7.1 Zásobování vodou**

### **A. Současný stav**

Vlastní distribuční systém zásobování města Brna je vzhledem k členitosti, výškovým poměrům a historickému vývoji značně komplikovaný. Je tvořen množstvím hydraulicky samostatných tlakových pásem, která lze operativně zásobit vodou z různých zdrojů různými cestami. Základní jsou tři tlaková pásma 1.0, 2.0, 3.0. Systém zahrnuje desítky vodojemů, přerušovacích komor, čerpacích stanic, zesilovacích stanic a redukčních ventilů. Vodovodní síť je řešena převážně jako okružová s koncovými větvemi na okrajích města, resp. okrajích jednotlivých tlakových pásem.

Zdrojové zabezpečení města Brna pitnou vodou je vyhovující. V současné době je zásobováno ze tří zdrojů: podzemní voda z prameniště z Březové nad Svitavou (I. a II. Březovský přivaděč), voda upravovaná z Vírské přehradní nádrže (úpravna vody Švařec) a upravovaná voda z řeky Svatky (úpravna vody II v Brně-Pisárkách). Hlavním zdrojem pitné vody je v současné době prameniště Březová nad Svitavou, zdrojem doplňkovým je Vírský oblastní vodovod (VOV). Úpravna vody Pisárky slouží od roku 2001 již jen jako zdroj rezervní pro mimořádné provozní situace a havarijní případy.

Od roku 1989 klesla spotřeba vody cca o 40-50 %. Předpokládané vzestupné trendy spotřeby vody se nenaplnily. Prognóza vývoje spotřeby vody dle FAST VUT Ústavu vodního hospodářství obcí byla pro rok 2000 přes 190 l/os/den (ÚPmB), skutečnost byla kolem 129 l/os/den. Pro průmysl a zemědělství byla prognóza dle FAST VUT Ústavu vodního hospodářství obcí pro rok 2000 cca 70 l/os/den, skutečnost byla 74 l/os/den. Výrazný nárůst spotřeby vody pro průmysl a zemědělství se nedá předpokládat, do r. 2010 se předpokládá spíše mírný pokles, stejně jako u obyvatelstva (zdroj BVK, a. s.). Vodovodní síť tzv. užitkového vodovodu přestala mít v důsledku technologických změn svoje opodstatnění. Od r. 1996 je na základě stanoviska městského hygienika původní systém užitkové vody využíván pro distribuci pitné vody, samostatný systém užitkového vodovodu zanikl v r. 1997. V rámci oprav a rekonstrukcí jednotlivých vodovodních řadů dochází k postupnému rušení řadů užitkového vodovodu, případně rekonstrukcím s využitím v systému pitné vody.

Předpoklady rozvoje vodovodní sítě dané ÚPmB a následně Generelem vodovodní sítě města Brna se v mnoha případech naplnily (např. zásobení vodou Jehnice-Ořešín-Útěchov, rozšíření tlakového pásma 1.1). V průběhu vývoje vznikla potřeba zajištění dodávky vody do nových rozvojových lokalit (např. zásobení vodou Slatiny – řady pro zásobování vodou BPZ Černovická terasa, rozšíření vodojemu Lesná I, rozvojová lokalita Nad letištěm a další).

## **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Hlavními cíli ve funkci zásobování vodou je spolehlivost dodávky vody, tzn. možnost variabilního zásobování vodou v rámci sítě a zajištění vyhovující kvality vody jak pro stávající odběratele, tak pro uživatele návrhových rozvojových ploch.

## **C. Požadavky na řešení**

- Zohledněte kritéria ekonomické náročnosti požadovaných investic, maximálního využití již vložených finančních prostředků a optimálního územního řešení.
- Specifikujte podmiňující investice pro každou návrhovou plochu pro možnost územního projednání.
- Při návrhu zohledněte požadavek minimalizace doby zdržení vody v potrubí (optimalizace návrhu profilů, zaokružování vodovodního systému).
- Řešte s využitím všech podkladů, dílčích studií zásobování města vodou a posouzení tlakových pásem poskytnutých a doporučených objednatelem.
- Spolupracujte se zpracovatelem aktualizace Generelu vodovodní sítě města Brna pořizovaného v rámci Generelu odvodnění (v případě úspěšného ukončení veřejné soutěže).

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

- výstavba vodojemu Mediánky,
- přívodní řad Mediánky-Palackého vrch,
- redukce tlaku pod vodojemem Preslova,



- redukce tlaku pod vodojemem Kraví hora,
- propojení vodojemů Holé hory 1 a 2 na tlakové pásmo 3.0,
- rozšíření tlakového pásma 1.1,
- propojení vodojemů Bystrc na Vířský oblastní vodovod,
- rozšíření vodojemu Lesná I,
- rozšíření vodojemu VUT.

## 11.7.2 Odkanalizování

### A. Současný stav

Základ rozvoje a dobudování celého systému odkanalizování byl dán ve Vodohospodářském generelu kanalizační sítě města Brna v r. 1983. Určoval systém jednotné a oddílné kanalizace s tím, že na jednotné síti byly navrženy odlehčovací komory zajišťující odlehčování odpadních vod za dešťů do vodotečí protékajících městem. Při zpracování ÚPmB v roce 1994 bylo provedeno v rámci řešení vodohospodářské části revize a vyhodnocení stavu kanalizační sítě ve městě. Postupně byly po jednotlivých povodích zpracovávány generely kmenových stok. V současné době chybí generely kmenových stok B a C, což zahrnuje zhruba území městských částí Bystrc, Žebětín, Komín, Jundrov, Kohoutovice, Žabovřesky, Brno-střed, Královo Pole, Medlánky, Řečkovice, Ivanovice, Jehnice, Ořešín, Útěchov. Ve zpracovaných generelech jsou vymezeny nutné rekonstrukce a dostavby kmenových a hlavních stok v souladu s požadavky rozvoje města podle platného ÚPmB.

### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

V současné době jsou obecně akcentovány požadavky na čistotu vodních toků, které jsou negativně ovlivňovány odpadními vodami vypouštěnými z kanalizace, ale rovněž i splachy ze znečištěných povrchů komunikací. V souvislosti s tím byl zpracován a následně schválen Souhrnný přepočít kmenových stok, který navrhl opatření pro zajištění ochrany čistoty vodních toků systémem retenčních dešťových nádrží na kmenových stokách. Územní plán musí vytvořit územní předpoklady pro možnost řešení a umístění těchto nádrží na kmenových stokách v blízkosti vodních toků.

Z dalších aspektů je nutno zohlednit nepoměr mezi kapacitou ČOV, přetíženou sítí a možnostmi vypouštění a odlehčování za deště z hlediska kvality vody v recipientech.

V současné době je kladen velký důraz na požadavek zpomalování odtoku vody z území. Důvodem je šetrný přístup k přirozenému hydrologickému režimu vody v krajině a rovněž ekonomické hledisko návrhu nových profilů nebo využití stávajících. Obecně lze za cíl řešení v oblasti odkanalizování považovat dosažení zpomalení odtoku povrchových vod na území města, a to všemi dostupnými technickými i přírodními prostředky. Územní plán musí pro tento cíl vytvořit nezbytné územní předpoklady. Územně-technickým podkladem pro řešení oblasti odkanalizování v územním plánu má být Generel odvodnění města Brna.

### C. Požadavky na řešení

- Při návrhu nových rozvojových ploch, dostavbách a rekonverzí zohledněte kapacitní možnosti stokové sítě, územní náročnost řešení odkanalizování, ekonomické hledisko a hlediska ekologická (ovlivnění čistoty vodních toků, přirozený hydrologický režim).
- Uveďte do souladu nutnost umístění retenčních dešťových nádrží v blízkosti vodních toků s dalšími funkcemi vodních toků, které je nutno respektovat (ÚSES, protipovodňová ochrana, rekreační funkce vodních toků, cyklostezky).

- Při návrhu nových ploch a při přestavbách území stanovte limity odtokového množství, případně odtokový koeficient z daného území s ohledem na stávající možnosti kanalizační sítě a případné investice do vyvolaných rekonstrukcí řešte s ohledem na současný požadovaný trend hospodaření s dešťovou vodou.
- Uveďte, jakým způsobem bude zajištěno nezhoršení odtokových poměrů v návrhové lokalitě, a vymezte prostory pro realizaci nezbytných technických opatření k dosažení tohoto cíle.
- Podle místních podmínek řešte problematiku extravilánových vod.
- Odkanalizování řešte ve vazbě na zásobování vodou, na čistotu vodních toků, na řešení hospodaření s vodou ve městě, na protipovodňovou ochranu.
- Při zpracování odkanalizování průběžně spolupracujte se zpracovatelem Generelu odvodnění a aplikujte výstupy z tohoto generelu do konceptu a návrhu územního plánu (v případě, že bude úspěšně ukončena veřejná soutěž na zpracovatele Generelu odvodnění).

### 11.7.3 Zásobování plynem

#### A. Současný stav

Zemní plyn z hlediska spotřeby paliv zaujímá v Brně dominantní postavení. Je zde vybudovaný obchvat vysokotlakých (VTL) plynovodů kolem převážné části zastavěného území města Brna a na něj navazující středotlaké a nízkotlaké okružové sítě ve městě. Součástí plynovodní sítě je i její protikorozi ochrana. Vytvořeným VTL obchvatem je možné zásobování plynem bez velkých problémů napojováním po obvodu města. Stávající stav plynovodů je celkem vyhovující a síť je postupně rekonstruována. V současné době začíná probíhat postupná rekonstrukce přetížené části VTL obchvatu v úseku Bosonohy–Komárov – plynová regulační stanice Podolí, při které bude zvětšena dimenze na DN 500. Dříve budované regulační stanice (RS) vázané na původní průmyslovou výrobu jsou v mnoha případech předimenzované nebo nevyužívané. Výstavba nových průmyslových zón a komerčních center bude svými vysokými požadavky na dodávku plynu vyvolávat potřebu budování nových RS.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Další vývoj nepředpokládá výrazné změny, nárůst bude pokryt rozšířením stávajících systémů. Vlastníci průběžně reagují na poptávku a provádí potřebné změny. Je třeba brát ohled na bezpečnostní a ochranná pásma plynovodů a plynárenských zařízení. Při rozvoji této funkce je třeba respektovat doporučení a zásady ze zpracované Energetické koncepce statutárního města Brna (EK), jejíž platnost se předpokládá do r. 2025. EK obsahuje tyto informace a zásady:

- Energetickou charakteristiku a statistiku města z hlediska poptávky po energii a zabezpečení jeho současných potřeb
- Způsob využívání energie v jednotlivých spotřebitelských sektorech a urbanistických obvodech, účinnost nakládání s energií, využívání obnovitelných energetických zdrojů a energeticky využitelných odpadů
- Dopady využívání paliv a energií ve městě na kvalitu ovzduší a tvorbu emisí
- Cíle a priority města v nakládání s energií ve výhledu
- Návrh nástrojů a opatření vhodných ve výhledu k realizaci doporučené strategie rozvoje energetického systému.

#### C. Požadavky na řešení

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

- Řešte napojení městské struktury na systém zásobení plynem.
- Řešte koncepci plynovodních sítí stávajících a navrhovaných s přihlédnutím k aktualizovaným bilancím potřeb plynu.
- Navrhnete hlavní trasy plynovodů a propojení tras plynovodů s ohledem na optimální uspořádání systému.
- Zohledněte volné kapacity v síti podporující další rozvoj zástavby v území.
- Pro všechny tři varianty konceptu proveďte:
  - možnosti vedení systému pro obsluhu navržených variant územního rozvoje,
  - uspořádání systému, jeho kapacity a ochranná pásma,
  - definujte bilance potřeb plynu.

Pro variantu bez komunikace R43 proveďte potřebu revize „Energetické koncepce“ s ohledem na pravděpodobné větší dopravní zatížení stávajících komunikací.

#### 11.7.4 Zásobování teplem

##### A. Současný stav

Z hlediska zdrojů je město plně závislé na transferu primárních energetických zdrojů zvenčí. V oblasti zásobování teplem je v současnosti spíše přebytek ve výkonu zdrojů. Ve zdrojové části systému centrálního zásobování teplem (SCZT) v minulých letech došlo k výraznému zlepšení technické úrovně i ekonomie provozu. Realizace přestavby rozvodných sítí se uskutečnila jen ve velmi omezeném rozsahu. Soustava centrálního zásobování teplem (CZT) byla koncipována na odlišné podmínky provozu a tento stav je v podstatě zakonzervován. Především u parních sítí, kde byly investice do přestavby zahraničním majitelem firmy Teplárny Brno v posledních letech omezeny.

Plynule je realizována přestavba sekundárních sítí a zdrojů tepla dodavatele, firmy TEZA Brno, a. s. Pro další rozvoj systému je zásadní postoj nového majitele firmy Teplárny Brno, společnosti TEZA Brno, a. s., jejímž jediným akcionářem je město Brno.

##### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Při rozvoji této funkce je třeba respektovat doporučení a zásady ze zpracované Energetické koncepce statutárního města Brna (EK), jejíž platnost se předpokládá do roku 2025. Tento dokument, který je dle zákona č. 406/2000 Sb. závazným územněplánovacím podkladem, byl projednán a schválen Zastupitelstvem města Brna. K zajištění EK byla dále Zastupitelstvem města Brna schválena obecně závazná vyhláška č. 25/2005. Dokument energetické koncepce vytváří podmínky pro hospodárné nakládání s energií v souladu s potřebami hospodářského a společenského rozvoje sídelního útvaru, včetně ochrany životního prostředí a šetrného nakládání s přírodními zdroji energie. EK obsahuje tyto informace a zásady:

- Energetickou charakteristiku a statistiku města z hlediska poptávky po energii a zabezpečení jeho současných potřeb
- Způsob využívání energie v jednotlivých spotřebitelských sektorech a urbanistických obvodech, účinnost nakládání s energií, využívání obnovitelných energetických zdrojů a energeticky využitelných odpadů
- Dopady využívání paliv a energií ve městě na kvalitu ovzduší a tvorbu emisí
- Cíle a priority města v nakládání s energií ve výhledu
- Návrh nástrojů a opatření vhodných ve výhledu k realizaci doporučené strategie rozvoje energetického systému.

Prioritní opatření navrhovaná Energetickou koncepcí statutárního města Brna:

- A. Zaměřit se především na optimalizaci provozu systému CZT. Současný v zásadě stabilizovaný provoz SCZT může být výrazně ohrožen očekávanými cenovými skoky v dodávce ušlechtilých paliv (zemní plyn, topné oleje). Stávající parní soustavu, která s restrukturalizací průmyslu ve městě v podstatě ztrácí své opodstatnění, je třeba postupně přebudovat na energeticky výrazně efektivnější horkovodní systém.
- B. Zapojení modernizovaného zdroje SAKO využívajícího obnovitelné zdroje do SCZT s plným využitím kombinované výroby tepla a elektrické energie.
- EK konstatuje možnost aktualizace původních záměrů zásobování města Brna tepelným napáječem z JE Dukovany, proto je třeba i nadále respektovat koridory a plochy pro tepelný napáječ.

### **C. Požadavky na řešení**

- Navrhněte koncepci rozvoje systému zásobování teplem v koordinaci se systémem zásobování plynem.
- Řešte napojení městské struktury na soustavu CZT.
- Řešte koncepci tepelných sítí navrhovaných ve vazbě na stávající.
- Zohledněte volné kapacity v síti podporující další rozvoj zástavby v území.
- Navrhněte rekonstrukce stávajících a výstavbu nových zdrojů tepla s přihlédnutím na aktualizované bilance potřeb tepla.
- Navrhněte hlavní trasy tepelných sítí, propojení tras tepelných sítí s ohledem na optimální uspořádání systému.
- Při návrhu rozvoje systému zohledněte i požadavky na řešení uvedené v kap. 9.2.2. Ochrana ovzduší.
- Vymezte koridory pro tepelné napáječe.
- Pro všechny tři varianty konceptu proveďte:
  - možnosti rozvoje systému pro obsluhu navržených variant územního rozvoje,
  - uspořádání systému, jeho kapacity a ochranná pásma,
  - bilance zdrojů a potřeb tepla.
- Vyhodnoťte podmínky pro masivnější rozvoj CZT s ohledem na zvýšení kvality životního prostředí.

## **11.7.5 Zásobování elektrickou energií**

### **A. Současný stav**

Řešeným územím prochází nadzemní VVN vedení napěťových hladin 400 kV, 220 kV, 110 kV a vedení VN 22 kV. Síť nadzemních vedení VVN 110 kV tvoří dvojité okružní vedení kolem centra města a zajišťuje dostatečné zásobení elektrickou energií s možností rozšíření pouze v okrajových částech území. Nadzemní vedení sítě VN 22 kV zásobují okrajové části území, vnitřní části území jsou zásobovány výhradně kabelovým vedením. Nadzemní síť je postupně rozšiřována a nahrazována vedením podzemním. Síť VN 22 kV na rozdíl od sítě VVN nejsou považovány za limitující pro rozvoj území.

Stávající elektroenergetická síť je schopna zásobovat v uspokojivé kvalitě řešené území, včetně běžného rozvoje v rámci stávajícího území. Technická úroveň zařízení se za posledních deset let výrazně zvýšila s patřičným dopadem na spolehlivost sítě. Distribuční síť elektrické energie se rozrůstá a modernizuje dle potřeb distributora elektrické energie a jednotlivých velkoodběratelů.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je navrhnout zásobování elektrickou energií tak, aby všechny aktivity v souladu s požadavky odběratelů byly pokryty. Vzhledem ke stávajícímu stavu sítě a technickým možnostem jejího rozšiřování je její rozvoj plně ovlivňován tržními mechanismy.

### **C. Požadavky na řešení**

- Vymezte plochy technické vybavenosti pro elektroenergetická zařízení s významem zásobování elektrickou energií velké části území a znázorněte umístění zásadních objektů technické vybavenosti ploch. Jedná se o distribuční a odběratelské transformovny 110/22 kV (včetně rozvoden k nim příslušných) a významné rozvodny 22 kV.
- Zohledněte možnost posílení transformačního výkonu 110/22 kV v lokalitách s vysokými nároky na požadovaný nárůst spotřeby elektrické energie včetně možnosti rozšíření stávající sítě.
- V centrálních částech území řešte rozvody 110 kV jako podzemní s využitím kolektorové sítě.
- Pro návrhové plochy po posouzení kapacitních možností stávající sítě navrhnete doplnění a rozšíření.
- Vyznačte trasy všech vedení VVN napěťových hladin 110, 220, 400 kV, distribuční a odběratelské transformovny 110/22 kV včetně rozvoden, významné (vstupní) rozvodny 22 kV, trasy vedení 22 kV.
- Vymezte ochranná pásma vedení VVN napěťových hladin 110, 220, 400 kV.
- Respektujte plánované investiční akce týkající se úprav, rozšíření a rekonstrukce distribuční sítě 110 kV a 22 kV včetně transformace 110/22 kV dle E.ON ČR, a. s.

## **11.7.6 Telekomunikace**

### **A. Současný stav**

V řešeném území se nachází síť několika vlastníků. Jedná se o optické a metalické kabely, radioreléové spoje. Vzhledem k povaze tohoto trhu považuje velká část provozovatelů uvedení polohy svých zařízení za obchodní tajemství. Přes existenci ochranných pásem telekomunikačních vedení přenosové a přístupové sítě a radioreléových spojů nejsou trasy telekomunikačních sítí limitující pro rozvoj území.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem je navrhnout rozvoj telekomunikačních zařízení tak, aby všechny aktivity v souladu s požadavky odběratelů byly pokryty. Vzhledem ke stávajícímu stavu sítí a technickým možnostem jejich rozšiřování je jejich rozvoj plně ovlivňován tržními mechanismy.

### **C. Požadavky na řešení**

- Vymezte plochy technické infrastruktury pro telekomunikační zařízení s významem zajištění telekomunikačních služeb na rozsáhlé části území. Jedná se o telekomunikační ústředny, plochy radiokomunikačních vysílačů.
- Při návrhu rozvojových ploch zohledněte možnost rozvoje stávající telekomunikační sítě a telekomunikačních služeb.
- Reagujte na technický vývoj a otevření trhu v poskytování služeb telekomunikací.
- Vyznačte hlavní trasy podzemního vedení páteřní přenosové a přístupové sítě telekomunikačních operátorů (optické a metalické kabely), významné spojovací uzly

telekomunikační síť, trasy radioreléových spojů včetně jejich ochranných pásem a jejich koncové body.

- Zohledněte aktualizaci skutečného stavu telekomunikačních sítí.

### 11.7.7 Kolektory

#### A. Současný stav

V roce 1973 bylo započato s výstavbou kolektorů v Brně. Je zde realizována soustava primárních a sekundárních kolektorů.

Primární kolektory jsou určeny pro ukládání hlavních rozvodů vody, tepla, elektrické energie a spojovacích kabelů, které procházejí centrem města.

Původní koncepce primárních kolektorů platí v základních rysech dodnes. Další rozšiřování sítě nad rámec původní koncepce se nepředpokládá.

V současné době je kladen větší důraz na stavbu distribučních (sekundárních) kolektorů, které jsou propojeny s primárním systémem. Tento systém je v historickém jádru města téměř dokončen.

#### B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo

Cílem řešení je prokázat vhodnost dalšího rozšiřování sítě primárních i sekundárních kolektorů nebo prokázat dostatečnost dosavadního rozsahu obou sítí.

#### C. Požadavky na řešení

- Vyhodnoťte ve vztahu k předpokládanému rozvoji území návrh tras primárních a sekundárních kolektorů.
- Posuďte i ekonomické a provozní hledisko využívání stávajících kolektorů a na základě vyhodnocení těchto poznatků případně navrhnete další rozšíření kolektorové sítě.

### 11.8 Nakládání s odpady

#### A. Současný stav

Produkce odpadů na území města Brna:

Na území města Brna byla v roce 2003 evidována produkce celkem 1 238 000 t odpadů. Po odečtení odpadů komunálních představovalo v roce 2003 množství průmyslových odpadů cca 1 100 000 t. Nejvýznamnější komoditou, tvořící cca 85 % všech průmyslových odpadů, jsou odpady stavební.

Nakládání s komunálním odpadem:

Na území města Brna se nachází 49 sběrných středisek odpadů (SSO), která jsou využívána pro sběr využitelných složek odpadu (sklo, PET lahve, papír, kovy), nebezpečných a velkoobjemových odpadů a odpadů ze zeleně. Na veřejných prostranstvích jsou pro separovaný sběr k dispozici sběrné nádoby. Další rozvoj SSO (včetně stanovišť sběrných nádob na tříděné složky komunálního odpadu) řeší Generel odpadového hospodářství.

Netříděný komunální odpad je spalován ve spalovně komunálních odpadů. Její další provoz od roku 2006 je podmíněn její modernizací v rámci projektu „Odpadové hospodářství Brno“.

Pro využívání kompostovatelných složek komunálního odpadu se předpokládá realizace dvou kompostáren (aerobní a anaerobní) na území bývalé skládky komunálních odpadů Brno-Černovice. Z hlediska dopravního zatížení při přepravě kompostovatelných odpadů je nutné uvažovat při vzniku dalších kompostovacích kapacit o jejich umístění v jiných částech města (zejména v západní části).

### Nakládání s průmyslovým odpadem:

Nejvýznamnější komoditou mezi průmyslovými odpady jsou odpady stavební a i do budoucna lze počítat s jejich nárůstem.

Pro jejich recyklaci je vybudováno několik zařízení s kumulací v prostoru bývalé skládky komunálních odpadů Brno-Černovice.

Z hlediska dopravního zatížení při přepravě stavebních odpadů je nutné uvažovat o umístění dalšího zařízení i v jiných částech města (zejména v západní části).

Značně problematický z důvodu negativních vlivů na okolní obytnou zástavbu (hlučnost, prašnost) je provoz recyklace stavebních odpadů fy THERMOSERVIS-RECYKLACE, s. r. o., v prostorách bývalé cihelny na Červeném kopci.

U množstevně významných druhů průmyslových odpadů chybí kapacity na využívání slévarenských odpadů (potenciál 23 000 t/rok + dovoz z okolí města Brna) a zpracování autovraků (potenciál 5 000 t/rok + dovoz z regionu jižní Moravy).

Do budoucna lze obecně očekávat rozvoj recyklace nejrozličnějších komodit (podrobnější specifikace bude součástí Plánu odpadového hospodářství města Brna), a tím i vznik recyklačních provozů, pro které nový územní plán musí vymezit rozvojové plochy.

### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Hlavním cílem je podpora integrovaného systému nakládání s komunálními odpady, který upřednostní materiálové a energetické využívání odpadů před jejich odstraněním skládkováním.

Územní plán podpoří recyklaci odpadů, energetické využívání odpadů a kompostování nabídkou dostatečného množství vhodných lokalit pro zpracovatelská recyklační zařízení.

### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte doporučení Generelu odpadového hospodářství města Brna – studie systému sběru a svozu využitelných složek odpadů o zrušení nebo přemístění nevyhovujících sběrných středisek odpadů (SSO) a vymezte vhodné lokality pro vznik nových SSO. Respektujte požadavky na umístění sběrných středisek: pozemky ve vlastnictví města, napojení na inženýrské sítě, plocha min. 400 m<sup>2</sup>, příjezdová komunikace.
- Dle Generelu odpadového hospodářství města Brna územně stabilizujte vyhovující sběrná střediska odpadů.
- Vymezte plochy pro kompostovací kapacity i v jiných částech města (např. sever, západ) než na území bývalé skládky komunálních odpadů Brno-Černovice. Požadavek vychází z Plánu odpadového hospodářství JmK, kde jedním z cílů je snižování maximálního množství biologicky rozložitelných komunálních odpadů ukládaných na skládky.
- Vymezte plochy pro recyklační deponie stavebního a demoličního odpadu i v jiných částech města, než jsou stávající. Lokalita musí splňovat požadavky na dopravní dostupnost a dostatečnou vzdálenost od zástavby, aby neobtěžovala svým provozem (prašnost, hluk). Prověřte možnost řešení problematiky stavebních odpadů pomocí sítě sběrných ploch a následné recyklace pomocí mobilních linek.
- Řešte umístění vodohospodářsky zabezpečených ploch při významných dálničních tazích pro umístění havarovaných vozidel (zejména s nebezpečnými látkami).
- Vymezte dekontaminační plochy pro případ sanace starých ekologických zátěží na území města, které představují objem cca 650 000 m<sup>3</sup> nebezpečného odpadu.
- Řešte potřebu umístění 1,2 mil. m<sup>3</sup> sedimentů (bez nebezpečných vlastností, použitelné pro rekultivace, míchání s kaly a použití do půdy) z Brněnské přehrady.

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

## **12. POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ Z DALŠÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ – – POŽADAVKY ZÁJMŮ OBRANY STÁTU, OCHRANY OBYVATELSTVA, OCHRANY LOŽISEK NEROSTNÝCH SUROVIN A JEJICH TĚŽBY, OCHRANY PŘED POVODNĚMI**

### **12.1 Požadavky obrany státu**

#### **A. Současný stav**

S přeměnou armády po roce 1990 a změnou její organizační struktury je spojeno opouštění řady armádních areálů na území města Brna. Z hlediska jejich rozlohy i umístění mají pro město velký význam. Vedení města od roku 1990 jedná o možnostech jiného využití některých uvolňovaných areálů. U armádních areálů, kde již byl provoz ukončen (tzv. brownfields nevýrobního typu), byly změny ÚPmB provedeny, jde např. o areál Jaselských kasáren (ul. Štefánikova, Staňkova), areál na ul. Veveří–Pekárenská–Kounicova a areál Leteckého opravárenského závodu Brno v Černovicích. U dalších postupně uvolňovaných armádních areálů byla již změna využití zahájena (např. kasárna ve Slatině na ul. Řípské).

Vzhledem k probíhající profesionalizaci a restrukturalizaci Armády České republiky (AČR) nelze všechny požadavky obrany státu na území města specifikovat.

Výhledově v horizontu pěti až deseti let se bude AČR postupně zbavovat některých dalších objektů a částí zařízení. Aktuální informace o přehodnocení zájmů AČR bude podávat Vojenská ubytovací a stavební správa Brno.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Cílem řešení je zachování funkčních armádních areálů. Řešení bude reflektovat na event. nově vznesené požadavky Ministerstva obrany ČR, zejména z důvodu, že armáda jako subjekt je jednak zdrojem pracovních příležitostí, jednak přináší do organismu města specifický prvek veřejného života.

#### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte armádní areály a lokality v zájmu Ministerstva obrany ČR.
- Respektujte stabilizovaná zařízení Univerzity obrany a vytvořte podmínky pro její další rozvoj.
- Další požadavky na armádní zařízení na území města Brna řešte s VUSS.

### **12.2 Požadavky ochrany obyvatelstva**

Požadavky ochrany obyvatelstva řešte dle § 20 vyhlášky č. 380/2002 Sb., o přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva. Na základě stanoviska Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje a útvaru krizového řízení Jihomoravského kraje jako dotčených orgánů z hlediska ochrany obyvatelstva uplatněného k zadání územního plánu řešte konkrétní požadavky uvedené ve stanovisku.



### **12.3 Ochrana ložisek nerostných surovin a jejich těžby**

#### **A. Současný stav**

Na území města Brna se nachází 15 výhradních ložisek nerostných surovin. Zastoupeny jsou především stavební kámen (1 ložisko), cihlářské suroviny (5 ložisek), vápenec (2 ložiska), štěrkopísky (3 ložiska), cementářské korekční sialitické horniny (4 ložiska). V roce 2004 na území města Brna probíhala těžba ve 4 dobývacích prostorech. Z těžených výhradních ložisek převažují štěrkopísky (3 ložiska) a cihlářská surovina (1 ložisko). Mimo to je těženo 1 nevýhradní ložisko cihlářské suroviny.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Respektovat výsledky geologických prací, zejména ve vztahu k ochraně zjištěných a předpokládaných ložisek nerostů a zdrojů podzemních vod. Tato povinnost je vymezena zákonem č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, v platném znění.

#### **C. Požadavky na řešení**

- Respektujte výsledky geologických prací, a to především aktuální údaje o ložiskách a prognózních zdrojích, zdrojích podzemních vod, inženýrskogeologických poměrech území, rizikových geofaktorech (sesuvy, radon apod.).
- Vyznačte chráněná ložisková území (§ 17 horního zákona) jako limity využití území.
- Vyznačte hranice stanovených dobývacích prostorů (§ 26 horního zákona) jako limity využití území.
- Vymezte a respektujte poddolovaná území.
- Prověřte možnost výtěžby ložisek nerostných surovin s ohledem na funkční využití. (Přehled výhradních ložisek nerostů, poddolovaných území a sesuvů bude předán zpracovateli ÚPmB).

### **12.4 Protipovodňová ochrana**

#### **A. Současný stav**

Podle Statutu města Brna město v samostatné působnosti vytváří a realizuje koncepci rozvoje vodního hospodářství včetně ochrany města před povodněmi. V současné době protipovodňová ochrana města Brna není komplexně vyřešena. Řešení je vázáno na opatření v celém povodí řek Svratky a Svitavy, což činí z úkolu problém regionálních rozměrů. Protipovodňová ochrana města Brna bude řešena ve spolupráci s Koncepcí protipovodňové ochrany, kterou pořizuje KÚ JmK, a jako jeho součást.

#### **B. Zásady řešení a cíle, kterých má být dosaženo**

Navrhnete zásady realizace protipovodňové ochrany s využitím dosud zpracovaných studií protipovodňové ochrany města Brna a jejich odborného posouzení. Návrh protipovodňové ochrany včetně územních dopadů prověřte v konceptu ÚP alternativně:

1. Při maximálním zachování možností rozlivu v nezastavěných územích, umožnění rozlivu v pasivních zónách a ochránění zastavěných ploch aktivních zón záplavových území.
2. Při ochraně všech stávajících zastavěných a návrhových ploch na návrhový průtok Q100, jehož hodnota bude dohodnuta ve spolupráci s KÚ JmK a s Povodím Moravy. Specifikujte rizika, výhody a nevýhody, návrhy opatření orientačně vyhodnoťte z ekonomického a ekologického hlediska.

#### **C. Požadavky na řešení**

- Protipovodňovou ochranu řešte v konceptu ÚP variantně:

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

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

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

- Při návrhu protipovodňové ochrany zohledněte i ostatní funkce vodních toků – rekreační funkce, významný krajinný a městotvorný prvek, ÚSES.
- Řešte povodí všech vodních toků na území města Brna. Zahrňte i kompenzační opatření, která s návrhem protipovodňové ochrany města souvisejí. Jsou specifikována ve studii Protipovodňová ochrana města Brna, I. etapa (Povodí Moravy, s. p., 2002), a ve studii Návrh na vybudování protipovodňových opatření v povodí řeky Svratky nad Brněnskou údolní nádrží (Povodí Moravy, s. p., 2003), případně budou upřesněny ve Studii protipovodňových opatření na území Jihomoravského kraje (JmKÚ, 2006).
- Při návrhu koncepce protipovodňové ochrany spolupracujte s odborem životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Povodím Moravy, s. p., dotčenými orgány a organizacemi.
- **Respektujte zásadu, že navržená protipovodňová opatření nesmí svou realizací zhoršit průběh povodně v souvisící části povodí. Protipovodňová ochrana Brna bude vždy podmíněna realizací kompenzačních opatření jak v povodí nad Brnem, tak v oblasti pod Brnem (poldry, řízený průchod povodně inundačním územím).**
- Při řešení upřednostněte tzv. polyfunkční variantu – s úpravou a rozšířením příčného profilu koryta z jednoduchého na dvojitý lichoběžník s odsazenými ochrannými prvky – hrázemi a zdmi, kdy nízké průtoky do Q5 budou soustředěny do koryta koryta a aktivní zóna záplavového území se omezí na území toku ohraničené těmito ochrannými prvky.

*Vzhledem ke složitosti a nevyjasněnosti problematiky koncepce protipovodňové ochrany si objednatel vyhrazuje možnost modifikovat zadání na základě poznatků a nových skutečností, které vyplynou v průběhu zpracování konceptu.*

### 13. POŽADAVKY A PODMÍNKY PRO ŘEŠENÍ VZÁJEMNÝCH VZTAHŮ ČÁSTÍ MĚSTA A VZTAHŮ SE SOUSEDNÍMI OBCEMI

Zohledněte programy rozvoje městských částí v míře odpovídající preferenci celoměstských zájmů nad zájmy lokálními. Prověřte podmínky pro rozvoj jednotlivých městských částí dle zpracovaných programů rozvoje nebo požadavků samosprávných orgánů městských částí.

Respektujte zásadu řešení tak, aby rozvoj jedné městské části nebyl na újmu jiné městské části, nevyvolával na území jiné městské části negativní dopady a nezhoršoval

kvalitu životního prostředí. Ve variantě bez komunikace R43 na území města vyhodnoťte dopady řešení ve vztahu k dotčeným městským částem a ve vztahu k okolním obcím, zejména v severozápadním segmentu města. Ve variantách s komunikací R43 na území města vyhodnoťte dopady řešení ve vztahu k dotčeným městským částem i okolním obcím, zejména v jihozápadním segmentu města.

Vzájemné územněplánovací vztahy se sousedními obcemi řešte v návaznosti na územněplánovací dokumentaci obcí tak, aby územní rozvoj respektoval požadavky na využití území přes správní hranice města. Pro tento cíl vytvořte územní podmínky, tzn. pro plynulou návaznost funkčního využití ploch i návaznost obslužných a krajinných systémů. Pokud potenciální rozvojové záměry sousedních obcí zasahují na území města Brna, proveďte možnost jejich řešení (např. Podolí).

Doporučte vhodná opatření pro řešení negativních dopadů suburbanizace včetně stanovení územních požadavků pro snížení těchto dopadů na území města i na území okolních obcí; doporučená opatření budou podkladem pro jednání samosprávných orgánů města s orgány obcí.

#### **14. POŽADAVKY NA NUTNÉ ASANAČNÍ ZÁSAHY A NA VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY**

Požadavky na revitalizaci, rehabilitaci a funkční rekonverzi těch částí města, které vykazují funkční nedostatky či problémy, řešte stanovením podmínek pro postupnou přestavbu a obnovu. Plošné asanace mohou být řešením zcela výjimečným.

Ve stabilizovaném území města nenavrhuje plošné asanace území, požadavky revitalizace a rehabilitace méně hodnotných částí města řešte vytvořením podmínek pro postupnou přestavbu či obnovu.

Asanace či asanační opatření nezbytná pro realizaci veřejně prospěšných staveb řešte v souvislosti s jednotlivými stavbami.

Jako veřejně prospěšné stavby vymezte stavby na plochách funkcí sloužících veřejnému užívání a obslužných systémů (veřejná vybavenost, veřejná obsluha území, doprava, rekreace a zeleň, technická infrastruktura, protipovodňová ochrana).

Veřejně prospěšné stavby i asanace vyjádřete graficky v samostatném výkrese. Vypracujte seznam jednotlivých veřejně prospěšných staveb a asanací s jednoznačnou identifikací ploch pro ně určených.

Definujte objem nezbytné likvidace bytových jednotek, ke které by došlo realizací navržených veřejně prospěšných staveb. Zahrňte tyto úbytky do bilancí potřebných ploch pro novou bytovou výstavbu.

#### **15. POŽADAVKY NA ROZSAH A ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ KONCEPTU ŘEŠENÍ A NÁVRHU, VČETNĚ POŽADAVKŮ NA REGULACI VYUŽITÍ A USPOŘÁDÁNÍ PLOCH**

##### **15.1 Požadavky na variantní zpracování konceptu územního plánu**

- Koncept řešte ve 3 variantách. Variantně proveďte potenciální dlouhodobé rozvojové směry města, a to jejich situování i rozsah. Všechny varianty konceptu budou splňovat zadání a z hlediska celkového rozsahu rozvoje města budou srovnatelné, variantně bude řešeno jednak situování jednotlivých rozvojových směrů a jejich vlastní rozsah, jednak systém dopravní infrastruktury.

Základem variantního řešení konceptu budou možnosti rozvoje hlavního jižního směru (Heršpice–Modřice), tzn. možnosti rozvoje území potenciálně ohroženého

záplavami a existence či neexistence komunikace R43 na území města Brna včetně všech důsledků vyvolaných nenaplněním koncepce třístupňové ochrany města před automobilovou dopravou ve znění Zásad rozvoje komunikačního systému města (ZMB 4.12.1991). Ve všech variantách proveďte splnění zásady udržitelné mobility, která byla schválena jako jedna ze 6 zásad pro zpracování zadání územního plánu Zastupitelstvem města Brna.

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

2. varianta rozvoje s důslednou protipovodňovou ochranou území ležícího mimo vymezenou poříční zónu. Ohrázování či zkapacitnění koryta Svratky i Svitavy bude řešeno s respektováním přírodně blízkých zón a s vymezením území pro revitalizaci a přírodně blízké způsoby řešení protipovodňové ochrany. Na základě takto koncipované protipovodňové ochrany bude v jižním segmentu města řešen intenzivní rozvoj a nabídka nových rozvojových ploch.

Podmínkou varianty 2 je zásada, že navržená protipovodňová opatření nesmí svou realizací zhoršit průběh povodně v souvisící části povodí. Protipovodňová ochrana je podmíněna realizací kompenzačních opatření jak v povodí nad Brnem, tak v oblasti pod Brnem (poldry, řízený průchod povodně inundačním územím).

Variantně bude dále prověřen základní komunikační systém:

3. varianta rozvoje bude řešit rozvoj města bez rychlostní komunikace R43 na území města, tzn. bez přímého kapacitního napojení severozápadního segmentu města na vyšší komunikační systém. Koncepce rozvoje varianty 3 bude vycházet z tohoto základního předpokladu a prověří možnosti umístění návrhových ploch ve vazbě na disponibilní kapacitu dopravní infrastruktury i důsledky na rozmístění funkcí v zastavěném i zastavitelném území města. Varianta 3 zohlední případné závěry procesu Vyhodnocení vlivů komunikace R43 na životní prostředí.

- Variantně dále proveďte:
  - hlavní směry intenzivního rozvoje urbanistických struktur podél kapacitních koridorů veřejné infrastruktury (doprava, technické sítě):  
severní směr Ivanovice–Česká–Kuřim–Tišnov,  
jihovýchodní směr Černovická terasa–Letiště Brno–Šlapanice–Tuřany–Dvorská,
  - další rozvojové směry:  
západní směr Bosonohy–Troubsko,  
severovýchodní směr Maloměřice–Obřany–Bílovice,  
jihozápadní směr Moravany–Ostopovice,  
východní směr Líšeň (východně od Zetoru, Holzova–navazující území, Kostelíček),  
jihovýchodní směr – Tuřany (jižně od letiště – strategické rozvojové zóny).
- Vyhodnoťte rozsah a kapacitu jednotlivých rozvojových směrů v zájmu vyváženosti urbanistické struktury města včetně požadavků na veřejnou infrastrukturu. V rámci rozvojových směrů vymezte plochy pro rozvoj a územní rezervy.
- Variantně řešte případně i další rozvojové lokality (mimo rozvojové směry) navazující na zastavěné území města.

- Variantně prověřte řešení následujících lokalit:  
Juranka – maximální využití celé lokality,  
Vozovna DPmB Pisárky a areál velodromu – pro rozvoj Veletrhů Brno,  
Rekreační oblast Přehrada – jižní část pro intenzivní rekreační využití a postupnou přeměnu rekreačních objektů na bydlení za předpokladu napojení na infrastrukturu.
- Variantně prověřte některé systémy, resp. části systémů dopravní infrastruktury:  
severojižní diametr (SJ diametr) – jako tramvajový systém MHD a kolejový systém regionální dopravy,  
trasy vysokorychlostních železničních tratí (VRT) – severní a jižní,  
vedení jižního úseku velkého městského okruhu (VMO) – v návaznosti na řešení Bratislavského přivaděče,  
VMO Žabovřeská (obě varianty, které preferuje město Brno – dle usnesení RMB)  
dopravní propojení Bystřice–Komín–Medlánky,  
dopravní propojení severní části města směrem na Bílovice.
- Prověřte variantně řešení systémů obslužných, krajinných i ochranných (protipovodňová ochrana) nebo jejich problematických úseků.
- Variantně řešte i veškeré rozvojové lokality, které budou situovány na zemědělské půdě I. a II. třídy ochrany (dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu).
- Územní ochranu dlouhodobých nebo prověřených rozvojových záměrů města Brna, jako je přestavba ŽUB, Brněnská průmyslová zóna „Černovická terasa“, velký městský okruh apod., zapracujte do všech variant konceptu. Ve variantě 3 navrhnete a vyhodnotíte také možnost územní ochrany koridoru pro R43 jako dlouhodobou územní rezervu.

Podrobný obsah variant bude upřesněn ve spolupráci s projektantem v průběhu zpracování konceptu.

## **15.2 Požadavky na způsob zpracování konceptu řešení a návrhu, požadavky na regulaci využití a uspořádání ploch**

- Koncept řešení a návrh územního plánu zpracujte dle požadavků stanovených stavebním zákonem a prováděcími předpisy.
- Součástí konceptu bude vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zpracované podle § 19 odst.2 zákona č.183/2006 Sb. (stavební zákon), přílohy k zákonu a prováděcích předpisů.
- Respektujte maximálně právní návaznost současného územního plánu, tzn. pro stabilizované funkční plochy řešte stejné či obdobné využití, jaké je stanoveno v platném Územním plánu města Brna.
- V řešení konceptu prověřte a příp. zapracujte projednávané změny platného územního plánu.
- V rozvojových lokalitách vymezte koridory a plochy pro veřejnou infrastrukturu na základě prověřovacích studií. V zastavitelných plochách většího rozsahu, které nebyly podrobněji prověřeny nebo v nichž nelze vymezit plochy a koridory pro veřejnou infrastrukturu, uložte povinnost prověřit změny využití územní studií nebo regulačním plánem jako podmínku pro rozhodování o změnách v území; v těchto případech definujte podmínky, které jsou zadáním pro pořízení.
- Rozvojové lokality vyhodnotíte jednak z hlediska nákladnosti podmiňujících investic (napojení lokality na dopravu, na technické sítě, atd.) ve vztahu k intenzitě využití lokality (počet bytových jednotek v lokalitě, počet pracovních příležitostí, apod.), jednak z hlediska jejich významu pro město a pro jeho další rozvoj.

Hodnocení rozvojových lokalit dle uvedených kritérií bude podkladem pro rozhodování o variantách konceptu a definování obsahu návrhu územního plánu.

- Dle navržených rozvojových ploch vymezte hranice zastavitelného území města; vyznačte hranice současně zastavěného území (§ 139a odst. 2, 3 zákona č. 50/1976 Sb.)
- Vymezte nejcennější části městské krajiny, zelené horizonty, pohledově exponované kopce a svahy jako nezastavitelná území.
- Pro stabilizovaná i rozvojová území proveďte možnost použití jednoznačných kritérií intenzity využití území prostřednictvím kategorií – typů struktur zástavby (viz Průzkumy a rozbor, kap. 2.2.1), popř. zvažte, zda vybrané rozvojové lokality ponechat bez stanovení typu struktury zástavby.
- Navrhněte na území města lokality, v nichž lze umístit výškové budovy. Tyto lokality s vysokou intenzitou využití řešte v návaznosti na městskou hromadnou dopravu, ale i s ohledem na siluetu města. Dopad vytypovaných lokalit výškových budov na siluetu města dokladujte.
- Navrhněte vymezení závazné části územního plánu dle příslušných ustanovení stavebního zákona a prováděcích předpisů.
- Navrhněte regulativy využití a uspořádání ploch. Při formulaci regulativů pro jednotlivé funkce vycházejte ze zásady přednostní ochrany ploch sloužících veřejnému užívání a obslužných systémů, které umožňují chod ostatních funkcí a jsou rovněž veřejně využívány. Regulativy pro tyto funkce musí zajistit jejich ochranu před využitím pro jiný účel. Regulativy pro ostatní funkce formulujte s cílem zajistit jejich pružnost a nadčasovost vzhledem k měnícím se ekonomickým podmínkám.
- Kategorie funkčního využití (strukturu funkcí) řešte dle metodiky OÚPR MMB.
- Navrhněte doplňující obecné regulativy, které stanoví zásady pro aplikaci regulativů funkčního využití a vytvoří v konkrétních případech uplatňování územního plánu podmínky pro správní uvážení stavebních úřadů.

### 15.2.1 Textová část

Textovou část vypracujte dle požadavků stanovených stavebním zákonem a prováděcími předpisy.

### 15.2.2 Grafická část

Grafická část bude obsahovat:

1. **Hlavní výkres funkčního využití celého území** M 1 : 10 000  
města, s vyznačením graficky vyjádřitelných regulativů,  
s vyznačením hranic současně zastavěného,  
zastavitelného a nezastavitelného území
2. **Výkresy dopravní infrastruktury**
  - souhrnný výkres dopravy M 1 : 10 000
  - silniční síť M 1 : 25 000
  - městská hromadná doprava M 1 : 25 000
  - cyklistická doprava M 1 : 25 000

3. **Výkresy technické infrastruktury**
  - zásobování vodou, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - odkanalizování, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - zásobování plynem, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - zásobování teplem, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - zásobování elektrickou energií, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - spoje, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
  - kolektory, schéma systému M 1 : 10000, 1 : 25 000
4. **Veřejná obsluha území** (veřejný dopravní koridor, veřejná prostranství, koridory pro technické sítě) M 1 : 25 000
5. **Výkresy krajinné struktury**
  - ochrana přírody, územní systém ekologické stability M 1 : 25 000
  - krajinná a urbánní osnova M 1 : 25 000
6. **Zemědělská a lesnická příloha** (vyhodnocení důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa) M 1 : 10 000
7. **Veřejně prospěšné stavby, asanace a asanační úpravy** M 1 : 5 000
8. **Výkres ochrany obyvatelstva** M 1 : 25 000
9. **Záplavová území a protipovodňová ochrana** M 1 : 25 000
10. **Výkres etapizace a změn v území** M 1 : 25 000
11. **Širší vztahy** M 1 : 100 000
12. **Schéma hlavního výkresu**  
schváleného územního plánu pro potřeby dotčených orgánů státní správy

Všechny výkresy v měř. 1 : 5000, 1 : 10 000, 1 : 25 000 budou obsahovat výškopis v orientační podrobnosti.

Výkresy v měř. 1 : 5000 a 1 : 10 000 budou zpracovány na polohopise v aktuálním stavu ke dni zahájení prací na konceptu, resp. návrhu územního plánu; polohopis nebude po dobu zpracování konceptu, resp. návrhu, měněn (nebude aktualizován).

Obsah a rozsah výkresů lze přiměřeně zpřesňovat v průběhu zpracování konceptu dle pokynů pořizovatele a v souvislosti s průběžnými výsledky projednávání, příp. dle požadavků stanovených novým stavebním zákonem a prováděcími předpisy.

## 16. **LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ VYPLÝVAJÍCÍ Z PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SPRÁVNÍCH ROZHODNUTÍ, VČETNĚ STANOVENÝCH ZÁPLAVOVÝCH ÚZEMÍ**

Limity využití území omezují, vylučují, případně podmiňují umístování staveb, využití území a opatření v území. Jsou vyjádřeny v samostatném výkrese, který je přílohou zadání.

Zpracoval: kolektiv pracovníků Odboru územního plánování a rozvoje MMB ve spolupráci  
s mgr.Martinem Anderem, Ph.D.

Brno, červen 2007