

Kódové číslo : 8814 2506 000 4 10 2 03. 0

Zakázkové číslo : 8814 2506 1 210 002 001.0

Počet stran : 110 + tabulková část

OBJEDNATEL : Jihomoravský kraj

AKCE : Urbanistická studie rozvojových zón letiště Brno – Tuřany,

Černovická terasa a Šlapanice

Dílčí část : 3. etapa– Návrh urbanistické studie

URBANISTICKÁ STUDIE ROZVOJOVÝCH ZÓN letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice

NÁVRH

Zpracovatelé :

Generel – urbanistické řešení : Ing.arch. Jiřina Knoppová

Ing.arch. Ivan Vojta

Ing.arch. Antonín Hladík

Ing.arch. Eva Brunnerová

Dopravní řešení:

Ing. Jan Říha

Stanovení intenzit dopravy:

Ing. Tomáš Plichta

Ekologie, ŽP, ochrana ZPF:

Ing. Draga Kolářová

Zásobování vodou:

Ing. Vladimír Fišer

Odkanalizování:

Ing. Vladimír Fišer

Zásobování plynem :

p. Svatomír Jochman

Zásobování elektrickou energií: Ing.Pavel Plhal

Spoje:

Ing.Pavel Plhal

Kovoprojekta Brno a.s.

Kovoprojekta Brno a.s.

UAD STUDIO spol.,s.r.o.

UAD STUDIO spol.,s.r.o.

UAD STUDIO spol.,s.r.o.

ADIAS, s.r.o.

Ageris s.r.o.

Kovoprojekta Brno a.s.

Kovoprojekta Brno a.s.

Kovoprojekta Brno a.s.

Kovoprojekta Brno a.s.

Kovoprojekta Brno a.s.

Spolupráce a kooperace:

Brno , prosinec 2006



OBSAH DOKUMENTACE

Textová část

Výkresová část

Tabulková část

Samostatná příloha : Stanovení intenzity dopravy na výhledové komunikační síti

2b Textová část

8814 2506 000 4 10 1 03.0

Obsah textové zprávy :

1. Identifikační údaje	7
2. Předmět řešení.....	7
3. Rozsah řešeného území a použité podklady	8
3.1 Rozsah řešeného území	8
3.2 Použité podklady.....	8
4. Návrh řešení – koncepce	11
4.1 Úvod.....	11
4.2 Širší vztahy	12
4.2.1 Širší vztahy	12
4.2.2 Širší vztahy, které souvisí s rozvojem sídelní struktury	14
4.3 Funkční struktura	15
4.3.1 Rezidenční funkce	16
4.3.1.1 Zhodnocení současného stavu rezidenčních funkcí v řešeném území	16
4.3.1.2 Závěry problémové analýzy a rozvojové trendy rezidenčních funkcí v řešeném území.....	16
4.3.1.3 Koncepce rozvoje rezidenčních funkcí v řešeném území	18
4.3.2 Výroba a pracovní aktivity.....	21
4.3.2.1 Zhodnocení současného stavu výrobní funkce v řešeném území.....	21
4.3.2.2 Závěry problémové analýzy a rozvojové trendy výrobní funkce v řešeném území.....	22
4.3.2.3 Koncepce rozvoje výrobní funkce v řešeném území	24
4.4 Technická infrastruktura.....	30
4.4.1 Vodní hospodářství.....	30
4.4.1.1 Pitná voda.....	30
4.4.1.2 Splašková voda	34
4.4.1.3 Dešťová voda	38
4.4.2 Energetika plyn, elektrická energie.....	42
4.4.2.1 Zásobování území plynem	42
4.4.2.2 Zásobování území elektrickou energií :	45
4.4.3 Spoje.....	49
4.4.3.1 Radioreléové spoje.....	49
4.4.3.2 Telekomunikace	49

4.4.4	Koridory technické infrastruktury :	50
4.5	Řešení dopravy	51
4.5.1	Cíl a postup řešení dopravy v urbanistické studii	51
4.5.2	Dopravní nároky jednotlivých rozvojových zón.....	56
4.5.3	Letecká doprava na letišti Brno - Tuřany	59
4.5.4	Železniční doprava a vlečky	64
4.5.5	Silniční a dálniční doprava.....	67
4.5.6	Dopravní model intenzity IAD	73
4.5.7	Hromadná osobní doprava (IDS JMK).....	78
4.5.8	Cyklistická doprava a pěší provoz	83
4.6	Životní prostředí	85
4.6.1	Ovzduší.....	85
4.6.2	Voda	85
4.6.3	Skládky, staré zátěže a nakládání s odpady.	85
4.6.4	Hluk.....	86
4.6.5	Vegetační kryt, krajinná zeleň kostra ekologické stability	87
4.6.6	Zeleň.....	88
4.6.6.1	Funkčně samostatná zeleň.....	88
4.6.6.2	Zeleň ve stavebních plochách	89
4.6.7	Ochrana přírody a krajiny	89
4.6.7.1	Zvláště chráněná území	89
4.6.7.2	. Významné krajinné prvky	90
4.6.7.3	Ochrana krajinného rázu	91
4.6.7.4	Památné stromy	91
4.6.7.5	Lokality s výskytem zvláště chráněných druhů organismů	91
4.6.7.6	Soustava Natura 2000.....	92
4.6.8	Územní systém ekologické stability	92
4.7	Kulturní hodnoty v území	94
4.7.1	Památková zóna	94
4.7.2	Památkově chráněné objekty	94
5.	Etapy využití územního potenciálu.....	96
5.1	Urbanistické předpoklady.....	96
5.2	Etapizace dopravního řešení	97
6.	Veřejně prospěšné stavby.....	99
7.	Vyhodnocení záboru ZPF	100
7.1	Použitá metodika	100
7.2	Struktura půdního fondu v území	100
7.3	Agronomická kvalita půdy	101
7.4	Investice do půdy	104

7.5	Uspořádání zemědělského půdního fondu a pozemkové úpravy	104
7.6	Údaje o areálech a objektech staveb zemědělské prvovýroby	104
7.7	Opatření k zajištění ekologické stability	104
7.8	Zdůvodnění vhodnosti navrženého řešení	105
7.9	Bilanční vyhodnocení předpokládaného záboru ZPF	107
8.	Vyhodnocení záboru PUPFL.....	108
8.1	Navrhované řešení.....	108
8.2	Všeobecné údaje o lesích v řešeném území	108
8.3	Navrhovaná opatření na pozemcích plnících funkci lesa.....	109
8.4	Navrhovaná opatření kompenzující zábor lesa.....	109

Výkresová část

Obsah:

3.	Výkres č.1	Širší vztahy	1 : 20 000	8814 2506 000 2 14 2 22.0
4,5.	Výkres č. 2.1	Hlavní výkres – etapa	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 23.0
6,7.	Výkres č. 2.2	Hlavní výkres – výhled	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 24.0
8,9.	Výkres č.3.1	Dopravní řešení – etapa	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 25.0
10,11.	Výkres č. 3.2	Dopravní řešení – výhled	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 26.0
12,13.	Výkres 4.1	Řešení technické infrastruktury	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 27.0
		Vodní hospodářství – etapa		
14,15.	Výkres č. 4.2	Řešení technické infrastruktury	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 28.0
		Vodní hospodářství – výhled		
16,17.	Výkres č.5.1	Řešení technické infrastruktury	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 29.0
		Plyn, elektrická energie, spoje – etapa		
18,19.	Výkres č.5.2	Řešení technické infrastruktury	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 30.0
		Plyn, elektrická energie, spoje – výhled		
20,21.	Výkres č.6	Návrh ploch VPS	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 31.0
22,23	Výkres č.7.1	Vyhodnocení důsledků na ZPF a PUPFL	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 32.0
		etapa		
24,25	Výkres č.7.2	Vyhodnocení důsledků na ZPF a PUPFL	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 33.0
		výhled		
26,27	Výkres č. 8	Změna ÚSES vyplývající z navrhovaného řešení	1 : 10 000	8814 2506 000 2 14 2 34.0

Tabulková část - doprava viz příloha 1

Dopravní nároky rozvojových ploch - dlouhodobý výhled

Dopravní nároky rozvojových ploch - výhled

Dopravní nároky rozvojových ploch – etapa

Tabulková část – urbanist. ukazatele viz příloha 2

Funkční struktura návrhové plochy –etapa

Funkční struktura návrhové plochy - výhled

Funkční struktura potenciál – etapa

Funkční struktura potenciál – výhled

Tabulková část – bilance záboru ZPF viz příloha 3**Samostatná příloha :**

Stanovení intenzit dopravy na výhledové komunikační síti (2006 ADIAS, s.r.o.)

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Objednatel : Jihomoravský kraj

Sídlo : Žerotínovo nám. 3/5,
601 82 Brno

Zpracovatel : Kovoprojekta Brno, a.s.

Sídlo : Šumavská 416/15,
602 00 Brno

Spolupráce : URBANISMUS ARCHITEKTURA A DESIGN - STUDIO spol. s.r.o.
(UAD STUDIO,s.r.o.)

Sídlo : Mošnova 3,
615 00 Brno

2. PŘEDMĚT ŘEŠENÍ

Předmětem plnění zakázky je zpracování „Urbanistické studie rozvojových zón letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ jako územně plánovacího podkladu ve smyslu § 3 odst. 2 písm. a) zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění a § 4 vyhlášky č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, v platném znění.

Řešené území tvoří sektor na hranic měst Brna a Šlapanic s dosud nevyužitým potenciálem ploch pro ekonomické aktivity vázané na rozvoj letiště. Zázemí obytných zón vytváří podmínky a předpoklady pro strukturálně rozmanité funkční uspořádání.

Správní hranice měst Brna a Šlapanic v případě realizace významných rozvojových záměrů v sektoru zjevně nemohou být respektovány. Kromě letiště jsou významnými prvky které mohou podporovat rozvoj území i další trasy celostátní dopravní sítě dálnice D1, dálnice D2 resp propojení mezi nimi a železnice. Na druhé straně existence koridorů technických sítí nadměstského významu bude limitovat, nebo omezovat možnosti uspořádání stavebních ploch.

Bez doložení rozhodujících vazeb prostorových i časových vyplývajících z posouzení územního potenciálu, rozvojových zón a jejich nároků v prostoru *letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice* a reálnosti jeho využití bude obtížné zakotvit v ÚPD konkrétní návrhové plochy, zejména pak projednat s orgány ochrany zemědělského půdního fondu příslušné zábory ZPF.

Studie zahrnuje jak složku územně plánovací, tak charakteristiky dosud známých rozvojových projektů a předpokladů jejich realizace, ale i specifikaci strategických záměrů v jednotlivých funkcích a z toho vyplývající vymezení prostoru, ve kterém bude účelné koordinaci provádět t.zn. nalézt logické souvislosti v územně technickém řešení ve vymezeném území, které by vytvářely synergický efekt pro využití potenciálu území.

3. **ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A POUŽITÉ PODKLADY**

3.1 **ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

Jádro řešeného území představuje letiště Brno Tuřany. Vymezení řešeného území vyplývá z požadavku zadání.

Řešené území zahrnuje celá správní území obcí Šlapanice + Bedřichovice, a Ponětovice.

Dále části území města Brna kde urbánní struktura tvoří kontakt k rozvojovým zónám Slatina, Tuřany, Dvorská.

Z hlediska prostorových vazeb i komplexnosti funkční struktury je pojímáno i území navazujících obcí Jiřkovice a Kobylnice

Celková plocha řešeného území je 3002 ha

3.2 **POUŽITÉ PODKLADY**

Pro zpracování studie byly použity tyto podklady nebo části podkladů:

ÚPD, ÚPP, Dopravně urbanistické a dopravní studie a projekty

<i>podklad</i>	<i>území</i>	<i>zpracovatel / zdroj</i>
Digitální účelové katastrální mapy území Brno - m	Tuřany, Chrlice, Černovice, Brněnské Ivanovice, Slatina, Holásky, Dvorská	
Digitální účelové katastrální mapy území Brno - v	Šlapanice, Bedřichovice, Sokolnice, Kobylnice, Ponětovice, Tvarožná, Velatice, Jiřkovice	
ÚPD	Aktualizovaná verze Územního plánu města Brna	OÚPR MMB
ÚPD	Průzkumy a rozbor k novému ÚPmB – r.2004	Arch Design, s.r.o. 2004
ÚPD	ÚP města Šlapanice, včetně změny č.1,2,4 ÚPN SÚ, (neprojednaná změna č.3)	Ateliér URBI spol, s.r.o 04/1999; 04/2002
ÚPD	ÚPN SÚ Ponětovice – návrh – II.Etapa programu obnovy vesnice	ing.arch.Lea Vojtová; 1994
ÚPD	ÚPO Kobylnice – návrh	Ateliér URBI spol, s.r.o; 03/2003
ÚPD	ÚPO Sokolnice – návrh	Ateliér PROJEKTIS Brno; 11/ 2001
ÚPD	ÚPO Jiřkovice - návrh	Ateliér URBI spol, s.r.o.; 2004
ÚPD	ÚPD Černovická terasa	Ateliér URBI spol, s.r.o.;

			2002
	ÚPD	Územní prognóze JMK	UAD STUDIO, s.r.o, & Atelier ERA; 2004
	ÚPP	Generely městských funkcí města Brna	Kovoprojekta, a.s.; Atelier ERA; UAD STUDIO, s.r.o.; IKP Consulting Engineers 2002
	ÚPP	Urbanistická studie MČ Brno – Tuřany	Atelier ERA; 2004
	ÚPP	Dopravně urbanistická studie obchvatu Tuřan	ing.Novák
	ÚPP	Územní generel letiště Brno – Tuřany	AGA-LETIŠTĚ, s.r.o. 2002
	ÚPP	Výhledová studie letiště Brno – Tuřany,	PAROLII s.r.o.; 2000
	ÚPP	Studie jihovýchodní tangenty města Brna	PK Ossendorf s.r.o.; 2001
	GENEREL	Generel dopravy Jihomoravského kraje zpracovatel	IKP Consulting Engineers; 2003
	DÚR - DSP	Dopravní stavby v prostoru Černovické terasy	PK Ossendorf s.r.o.; 2001 - 2004
	DÚR	Napojení MUK na D1	Dopravoprojekt Brno, a.s. 2004
	Studie	Studie rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice	Dopravoprojekt Brno, a.s. 1999
	Studie	Studie přeložky trati Brno - Přerov	SUDOP Brno 2006
	TES	Technicko-ekonomická studie využití lokality Brno - Tuřany	Kovoprojekta Brno, a.s. 2006
	Studie	Návrh dopravní obsluhy území přiléhajícího k dálnicím D1, D2	VIA CONSULT-Ing.Novák 2006 - rozpracováno

Technická infrastruktura

	<i>podklad</i>	<i>území</i>	<i>zpracovatel / zdroj</i>
		Plán rozvoje vodovodů a kanalizací JMK	Aquatis 2004
		Mapové podklady inž. sítí na území města Brna	MMB OTS
		Studie zásobování vodou MČ Brno – Slatina	BVK a.s.; 2001
		Generel vodovodní sítě města Brna	VUT ÚVHO; 1995
		Aktualizace generelu vodovodní sítě města Brna	Aquatis a.s.Brno; 2001

		Generel odkanalizování povodí kmenové soky F	Aqua procon s.r.o. Brno; r.2003
		Hydrotechnické posouzení odtokových poměrů Ivanovického potoka	Aqua procon s.r.o. Brno; r.2003
		Studie odtokových poměrů Černovického potoka	Aqua procon s.r.o. Brno; r.2003
	DÚR	CTPark Šlapanice - FÁZE I, II Technické vybavení území	K4, a.s.

Životní prostředí

	<i>podklad</i>	<i>území</i>	<i>zpracovatel / zdroj</i>
		Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje	Fontes s.r.o.
		Posouzení vlivů územní prognózy – SEA JMK	INVEST projekt NNC,s.r.o.; 2004
		Limity využití území a jiná závazná omezení v okrese Brno venkov	Ateliér ERA; 2001
		Přírodní limity využití území a jiná závazná omezení v okrese Brno venkov	AGERIS s.r.o., r 2002
		Mapový server ministerstva životního prostředí NATURA 2000	
		Projekt komplexních pozemkových úprav v k.ú. Tuřany	Aquatis 1999
		Podklady a konzultace RŽP městského úřadu Šlapanice, magistrátu města Brna, krajského úřadu Jihomoravského kraje	

4. **NÁVRH ŘEŠENÍ – KONCEPCE**

4.1 **ÚVOD**

V průběhu předchozích fází zpracování studie, tj. průzkumů a rozborů, aktuálních informací o připravovaných dopravních stavbách a záměrech v řešeném území vyplynuly požadavky na stanovení míry rozvoje jednotlivých funkčních složek, kterými by bylo možno definovat reálně využitelný územní potenciál.

Pro rozhodnutí, které prvky urbanistické a dopravní struktury budou rozhodující pro optimalizaci vztahů bylo rozhodnuto o **vytvoření modelů**, které by vytvořily rámec možných variant využití území a jeho uspořádání.

Potenciál území byl obecně definován vymezením ploch, u kterých lze předpokládat, že mohou být využity pro rozvojové projekty, a které jsou:

- navrženy pro využití ve schválených územních plánech
- vymezeny na základě jiných koncepčních dokumentů (Návrh Politiky územního rozvoje ČR, PRK Jm kraje, Územní prognóza Jm Kraje, Generel letiště resp. „Výhledová studie letiště Brno Tuřany 2000“, Technicko-ekonomická studie využití lokality Brno - Tuřany)

Potenciál byl rozdělen na:

- a) Potenciál rozvoje sídelních funkcí tzn. doplnění urbanistické struktury sídel v řešeném území, který s největší pravděpodobností bude dříve či později naplněn (to vyplývá z trendu suburbanizace, který je zřejmý v okolí jádra aglomerace - města Brna) přičemž rychlost využití tohoto potenciálu bude pravděpodobně tím rychlejší, čím větší bude využití potenciálu letiště a ploch průmyslových zón. Z toho lze usoudit, že ve všech scénářích rozvoje území bude využití tohoto potenciálu shodné a pro návrh řešení by mělo být neměnné.
- b) Potenciál letiště – je vymezen limitní kapacitou stávající vzletové a přistávací dráhy (VPD), která odpovídá počtu 8 až 10 milionů odbavených cestujících za rok a až 200 tisíc tun zboží za rok
- c) Potenciál výrobních a obslužných aktivit (průmyslových a logistických parků a obchodních zařízení) je vymezen rozsahem ploch, které mají předpoklady k tomu, aby mohly být využity pro uvedené funkce. Potvrzení potenciálu je zřejmé i z vládou schváleného „Návrhu Politiky územního rozvoje ČR“

Vyhodnocením modelů doložených již v průběhu prací na konceptu řešení bylo zjištěno, že limitní pro rozvoj území bude schopnost komunikační sítě resp. jejich uzlů přenést zátěže odvozené z dopravních nároků, včetně nároků na hromadnou osobní dopravu, které generují jednotlivé funkce ve vymezených plochách.

Následně přijaté doporučení vymezilo rozhodující předpoklady pro návrh celkové koncepce:

- Potenciál rozvoje rezidenčních funkcí tzn. doplnění urbanistické struktury sídel v řešeném území uvažovat v navrženém rozsahu za reálný a využitelný v celém rozsahu.
- Potenciál letiště uvažovat v rozsahu (kapacitě) 4 mil. odbavených cestujících za rok.
- Potenciál výrobních a obslužných aktivit (průmyslových a logistických parků a obchodních zařízení) považovat v navrženém rozsahu za reálný a využitelný v celém rozsahu, přičemž potenciál výrobních ploch v zóně „Tuřany“ uvažovat v etapě, a s ohledem na „Návrh Politiky územního rozvoje ČR“, uvažovat v etapě také potenciál výrobních ploch v zóně Šlapanice v poloze jižně stávající železniční trať

Současně byly specifikovány a polohově vymezeny koridory pro rozhodující dopravní systémy nadmístního významu.

- Železniční trať Brno–Přerov – řešení Studie přeložky trati Brno - Přerov (SUDOP Brno) modernizovanou pro rychlost 100-160 km/hod, s železniční zastávkou Brno – letiště., a s vymezením koridoru pro navazující vysokorychlostní trať.
- Zvýšení nároků na objem a kvalitu HD řešit nejen větším počtem autobusových a trolejbusových linek i spojů, ale v řešeném území navrhnout tramvajovou trasu odpovídající formujícímu se urbanizačnímu pásu Brno-Černovická terasa – Šlapanice
- Kromě zkapacitnění stávajících komunikací doplnit silniční a dálniční síť některými novými úseky respektive křižovatkami, včetně jihovýchodní tangenty spojující dálnici D1 s dálnicí D2 v prostoru jižně od řešeného území.

4.2 **ŠIRŠÍ VZTAHY**

4.2.1 **ŠIRŠÍ VZTAHY**

Rozvojové území zón letiště Brno-Tuřany a Šlapanické terasy, navazující na rychle naplňovanou výrobní zónu **BPP Černovická terasa**, se nachází na okraji jihovýchodního sektoru města Brna s přesahem do katastrálního území města Šlapanic. Podstatou řešení je především koordinace známých nebo prognózovaných dlouhodobých záměrů na využití jeho potenciálu především pro rozvoj pracovních aktivit ve výrobní sféře s vyváženými vazbami na ostatní funkce.

Atraktivita území pro rozvoj výrobní funkce je dána jeho mimořádným plošným potenciálem v téměř ideální terénní konfiguraci s polohou v těžišti křížení multimodálních evropských koridorů, umožňující přímou vazbu na všechny druhy dopravy kromě vodní. Území má rovněž dostatečné zázemí pro napojení na veškerá média. V širším brněnském regionu jsou to zřejmě jediné disponibilní rozvojové plochy schopné se svým zázemím absorbovat investice strategického významu, představují územní rezervu, která je svými charakteristikami jedinečná a neopakovatelná.

Prostor severně od letiště má potenciál regionálně významného dopravního terminálu, propojujícího leteckou, silniční a železniční dopravu, který má ambici plnit funkci vstupní brány do města Brna. Nachází se v počátku, anebo z opačného pohledu ve vyvrcholení páteřní komerčně industriální urbánní „osy prosperity“ města, protínající Brno východozápadním směrem tangenciálně k jižnímu okraji historického jádra a ústící na opačném, západním konci města do prostoru výstaviště. Osa na severozápadě přesahuje do přírodního prostředí údolí Svratky, na jihovýchodní straně se promítá na hodonínskou silnici II./380 (resp. I./51) v regionální ose č.18. Kloboucká/Hodonínská-2. Do značné míry se tu setkávají a střetávají zájmy a záměry města Brna se zájmy a záměry regionálními. Jejich zásadní koordinací bude možné povýšit přínosy z území využitím synergických účinků, které budou v tomto území správně cílenými aktivitami zákonitě vyvolány.

Zóna mezinárodního letiště Brno, Tuřany náleží z hlediska širších územních vztahů do jihovýchodního sektoru území města Brna, zahrnujícího katastrální území Tuřan a Slatiny, okrajově pak Černovic, Brněnských Ivanovic a Chřelic. Významně však zasahuje i do příměstské oblasti na katastrálních územích města Šlapanice a větší či menší části do katastrálních území obcí Kobylnice, Ponětovice, Jiříkovice, Tvarožná, Podolí a Bedřichovice.

V řešeném území bude znatelný kontext širších evropských vztahů, zejména významná iniciační poloha v blízkosti styku multimodálních koridorů **IV-Berlín-Praha-Brno-Vídeň-Budapešť-Istambul** a větve **B VI-Katovice-Ostrava-Brno**, přičemž polohu větve B VI, lze identifikovat s významnými dopravními zařízeními právě v řešeném území.

Řešené území se nachází uvnitř sektoru vymezeného uvedenými evropskými koridory s dominantní polohou letiště v jeho pomyslném těžišti.

Širší vztahy je možné vnímat v zásadě ze dvou hledisek

- Existence těch dopravních systémů, které mají celostátní případně regionální význam tj. letiště Brno -Tuřany, železnice Brno – Přerov, Dálnice D1 a jihovýchodní tangenta.
- Existence těch částí dopravních systémů, které zprostředkovávají vazby řešeného území v rámci jádrového území aglomerace t.j. obsluhy území, v nichž vztahy Brno – Šlapanice tvoří rozhodující objem přepravních vztahů.

V prvním případě existence nadřazených dopravních systémů vypovídá o významu zóny jak z hlediska současného stavu, tak zejména potenciálu území jehož význam vzrůstá možnostmi přímého připojení k těmto systémům. Za unikátní pak lze považovat možnost bezprostřední vazby letecká doprava – železniční doprava – silniční doprava, které v řešeném prostoru existují a které zvyšují význam ploch potenciálně využitelných pro výrobní a komerční funkce. Proto urbanistické řešení vychází z předpokladu, že by mohl být využit veškerý identifikovatelný potenciál ploch výroby a dalších pracovních aktivit.

V druhém případě jsou širší vazby mimo jiné popsány v kapitole „Doprava“

4.2.2 ŠIRŠÍ VZTAHY, KTERÉ SOUVISÍ S ROZVOJEM SÍDELNÍ STRUKTURY

Z regionální hlediska se k prostoru letiště Tuřany vážou urbanizační osy, definované v Územní prognóze Jihomoravského kraje, které svou polohou korespondují s evropskými koridory :

- **Osa 2. Olomoucko-ostravská** : - Rousínov-Vyškov-Olomouc-Ostrava

s navazujícími vedlejšími osami :

7. - **Bučovická** (Slavkov u Brna-Bučovice-Uherské Hradiště) a

8. - **Kyjovská** (Slavkov u Brna-Kyjov- Veselí nad Moravou).

- **Osa 5. Bratislavská** : - Hustopeče-Břeclav-Bratislava

s navazující vedlejší urbanizační osou :

18. **Kloboucká/Hodonínská-2** (Brno-Klobouky-Hodonín-Senica).

Kloboucko-Hodonínská osa je téměř totožná s osou úhlu vymezujícího na západě a severu řešený segment území. Je navíc významná svým průmětem do hlavní urbánní osy výrobních a komerčních aktivit na území Brna, propojující letiště s areálem výstaviště.

Rozvojová zóna s převažující výrobní funkcí v širším prostoru letiště Tuřany reaguje na probíhající suburbanizační trendy. Územní prognóza JMK prověřila modelové podmínky rozvojové strategie území s tím, že doporučuje variantu usměrňované suburbanizace regionu. Hlavním důvodem je časová a investiční náročnost revitalizace zanedbaných a špatně využívaných zastavěných území v dohledné době, ale také jejich konverze na jiné funkční využití s ohledem na polohu ve struktuře města Brna (posvitavská zóna apod.). Námitky proti přetížení JV prostoru města výrobními funkcemi lze do značné míry eliminovat důrazem na smíšenost návrhového funkčního využití území se značnou mírou polyfunkčnosti prostředí zejména v kontaktních zónách měst Brna a Šlapanic

Řešené území, i jeho bezprostřední okolí je prakticky součástí jádrového území aglomerace. Z toho lze odvodit následující závěry:

- území bude ovlivněno stejnými jevy jako jádro aglomerace (zejména pokud se jedná o obyvatelstvo a bydlení)
- při zkoumání zejména dopravních vazeb v kontextu potenciálu rozvojových ploch bylo zjištěno, že území Šlapanic bude bezpochyby součástí jádrového území. Také stávající struktura funkcí, s významným zastoupením výroby ve Šlapanicích i ukazatele bydlení s významným podílem bytových domů (cca 40%) oproti ostatnímu území dokládají uvedený závěr. Po využití potenciálu ploch v prostoru kolem letiště, se vytvoří radiální urbanizační pás mezi Brnem a Šlapanicemi s významem odpovídajícím jádru aglomerace. Tomu odpovídá návrh obslužných dopravních systémů, včetně návrhu na posílení integrovaného dopravního systému o trasu kolejové HD.
- v části území by se mohl objevit trend rozsídlování jádra aglomerace a tedy naopak posilování rezidenčních funkcí a to zejména tam, kde kvalita prostředí „přiláká zájem“ obyvatelstva

4.3 FUNKČNÍ STRUKTURA

Řešené území a navazující kontaktní území jak v Brně tak okrese Brno venkov zahrnuje zóny kde je možno vymezit potenciál ploch, jejichž výjimečnost se odvíjí od následujících charakteristik:

- Jsou v perimetru urbanizačního prstence města Brna – jádra aglomerace (6 – 8 km od centra) t.zn. v přijatelném vztahu ke zdrojům všeho druhu, včetně zdrojů vysoce vzdělaných pracovních sil v rezidenčních územích v kontaktním území Tuřany, Slatina, Šlapanice.
- Vznik urbanizačního pásu ve směru Černovická terasa – Letiště BrnoTuřany – Šlapanice umožní efektivní využití investic do obslužných systémů.
- Velikostně mají plochy hodnoty vyhovující pro alokaci investic strategického významu (jako takové byly zóny Šlapanická terasa a Tuřany součástí materiálu „ Výběr lokalit pro umístění strategických průmyslových zón v regionu soudržnosti NUTS II Jihomoravský kraj“
- Potvrzení potenciálu je zřejmé i z vládou schváleného „Návrhu Politiky územního rozvoje ČR“
- Terénní konfigurace je příznivá
- Střety s přírodním prostředím nejsou podstatné (v území potenciálně využitelném pro zastavění nejsou lokality Natury 2000) a jsou vzhledem k charakteru krajiny řešitelné.
- V území jsou mimořádné podmínky pro bezprostřední obsluhu území všemi druhy dopravy, včetně letecké.
- Plochy jsou již v současné době přiměřeně připojitelné na dopravní síť vyššího významu (zejména D1).

Navržená funkční struktura reflektuje výše uvedené charakteristiky a je koncipována na základě následujících zásad:

Jsou akceptovány návrhové plochy územních plánů obcí, přičemž se předpokládá, že platné územní plány řeší komplexně funkční strukturu obcí. Tam, kde jsou návrhové plochy územních plánů dotčeny v důsledku řešení dopravních systémů je provedena úprava, při snaze o zachování odpovídajícího rozsahu ploch.

Potenciál je navržen jako poměrně široká nabídka rozvojových možností zejména výrobních a smíšených funkcí a bydlení, pro něž je provedena koordinace z hlediska obsluhy dopravní a technickou infrastrukturou, vč. koordinace dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu. Přesný rozsah ploch však musí být znovu prověřen a doložen v územních plánech obcí, a to s ohledem na aktuální stav naplňování návrhových ploch, zejména však s ohledem na kapacity sítí technické infrastruktury a zdrojů.

4.3.1 REZIDENČNÍ FUNKCE

4.3.1.1 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU REZIDENČNÍCH FUNKCÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Převahu v dosud urbanizovaném území tvoří funkce bydlení a s ním spojené funkce vybavenosti a to jak veřejné (veřejná správa, školství, sociální péče, zdravotnictví) tak komerční (obchod, služby všeho druhu, rekreace sport zábava, případně drobná a řemeslná výroba). Tento charakter území představuje rezidenční funkce sídel.

Komerční vybavenost, zvláště obchod a služby jsou ve značné míře integrovány v základních plochách bydlení. Významnou měrou je komerční vybavenost ovlivněna konkurencí obchodních center v jižním sektoru města Brna resp. na jeho hranicích.

4.3.1.2 ZÁVĚRY PROBLÉMOVÉ ANALÝZY A ROZVOJOVÉ TRENDY REZIDENČNÍCH FUNKCÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Rozvoj rezidenčních funkcí bude ovlivněn následujícími faktory:

1. Všeobecným demografickým vývojem v Jm kraji a zvláště v jádru aglomerace
2. Předpoklady pro meziokresní migraci v rámci okresů
3. Suburbanizací
4. Zvyšováním kvality bydlení
5. Standardy vybavenosti

Ad1. Projekce vývoje předpokládá všeobecný pokles počtu obyvatelstva, přičemž s významnějším úbytkem se počítá ve vzdálenější perspektivě (zejména po roce 2020). S délkou období projekce však současně vzrůstá nejistota, protože populační vývoj mohou začít ovlivňovat zatím neexistující procesy.

Ad2. Ve scénářích projekce vývoje obyvatelstva se předpokládá, že okres Brno–venkov bude až do roku 2010 migrací získávat obyvatelstvo, zejména na úkor Brna–města a částečně i na úkor okresů Znojmo a Hodonín. Ve druhém desetiletí prognózovaného období by již mělo Brno získávat migrací obyvatelstvo i z území Jihomoravského kraje. Okres Brno–venkov však nadále zůstane migračně atraktivní, avšak ne v takové intenzitě jako do roku 2010.

Ad3. V současnosti již zřetelnou vývojovou tendencí, bude růst Brna mimo hranice kompaktní zástavby. To je zmíněný proces suburbanizace. Jeho hlavní formou bude výstavba obytných domů v blízkosti stávajících sídel, která však už územně nesouvisí s městskou zástavbou (využití blízkosti inženýrských sítí aj.). Obyvatelé těchto suburbánních lokalit se tak stávají obyvateli venkovských sídel, ale svým způsobem života a často i větší částí svého času zůstávají spojeni s městem. Z toho vyplývají další nároky na dopravu. Ekonomickými stimuly suburbanizace je dostupnost ploch pro výstavbu a cena pozemků. Součástí suburbanizace je však i lokalizace obchodních center, velkoobchodních skladů a výrobních provozů mimo

hranice kompaktního města. Poloha v blízkosti kapacitních komunikací je klíčová pro lokalizaci těchto objektů.

Ad4. Bude se postupně zvyšovat podíl rodinných domů na celkovém domovním fondu. S nárůstem podílu rodinných domů lze očekávat zvýšené prostorové nároky na výměru stavebních pozemků. Tento změna bude patrná nejvíce v suburbánní zóně kolem Brna. Dlouhodobý trend zvětšování plošného standardu bytů, vyjádřený jak absolutně v m², tak i prostřednictvím dalších přepočítaných ukazatelů, bude pokračovat i v budoucnu. Vyšší intenzita bytové výstavby zůstane v příštích letech v suburbánní zóně krajského města.

Ad5. Zvyšování standardů vybavenosti bude souviset se suburbanizačními tendencemi. Lze očekávat, že se suburbanizace projeví zejména rozvojem funkce bydlení přičemž **vybavenost komerční** se dále bude posilovat v rámci obchodních komplexů a města Brna, s možným vznikem dalších center v bezprostřední blízkosti dálnice D1. Významný rozvoj komerční vybavenosti v sídlech nelze předpokládat. Výjimkou je sport, který bude vázán na stávající sídla, pokud se nebude jednat o sportoviště klubů s profesionály. Rozvoj veřejné vybavenosti lze předpokládat poněkud odlišně podle funkčních typů

Školství se bude rozvíjet v závislosti na počtu bytů a migraci, ale zároveň bude zaznamenávat úbytek počtu žáků v důsledku demografického vývoje.

Zdravotnictví bude ovlivněno nabídkou specializovaných služeb v Brně, přičemž se nebude zvyšovat počet zařízení a bude spíše akcentován kvalitativní rozvoj zdravotní péče, snížení doby hospitalizací a efektivnější využití lůžkové kapacity z důvodů zvyšující se finanční náročnosti. Důležitou roli bude hrát podpora a rozvoj domácí zdravotní péče, která poskytuje komplexní péči pro nemocné, kteří by jinak museli být hospitalizováni v lůžkových zařízeních

Sociální péče bude řešit vážné problémy v důsledku progresivního stárnutí městských sídel (zejména Brna). Město Brno i Brno-venkov se budou počítat k postiženým okresům, kde podle údajů ČSÚ (Projekce obyvatelstva ČR do roku 2020), dojde k největšímu nárůstu obyvatel v poproduktivním věku. Kapacitní problémy budou i v oblasti sociální péče o zdravotně a mentálně postižené obyvatele, kterých je podle statistických odhadů v každé populaci okolo 11 – 12%. Přestože je demografická prognóza nevýhodná a bude i docházet ke stárnutí populace, nepovažuje se za vhodné podporovat intenzivní výstavbu dalších velkých objektů domovů důchodců, ale maximálně možným způsobem rozvíjet „ambulantní“ formy péče, a také síť lůžkových zařízení sociálních služeb rozšiřovat velice uvážlivě

Z výše uvedeného vyplývá, že rozvoj rezidenčních funkcí může poměrně rychle naplnit návrhové plochy územních plánů zvláště ploch pro bydlení. Jistým korektorem vývoje mohou být atraktivita sídel, všeobecná kvalita prostředí a limity rozvoje (např. pásma hygienické ochrany – hlukové pásmo letiště, resp. určitá omezení v památkové zóně „Bojiště bitvy tří císařů u Slavkova“)

4.3.1.3 KONCEPCE ROZVOJE REZIDENČNÍCH FUNKCÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Aktualizovat balance u označených území

Rozvoj residenčních funkcí je navržen v kontextu možného doplnění funkčních ploch, které navazují na současné zastavěné území sídel a v zásadě kopíruje územní plány obcí.

Rozvoj residenčních funkcí v rámci návrhu územních plánů

B bydlení

S smíšené plochy

O veřejná vybavenost obcí

R rekreace a sport

SLATINA rozvoj.pl. poč.bytů poč. obyv.

B 13,68 222 532

S 2,07 0 0

O 0,00 0 0

R 0,00 0 0

TUŘANY A CHRVICE

B 11,53 187 448

S 12,49 24 58

O 1,27 0 0

R 0,00 0 0

DVORSKA

B 1,93 31 75

S 1,98 11 26

O 0,00 0 0

R 0,00 0 0

KOBYLNICE

B 9,79 159 381

S 3,29 30 71

O 0,49 0 0

R 0,00 0 0

PONĚTOVICE

B 0,89 14 35

S 0,00 0 0

O 0,00 0 0

R 0,00 0 0

ŠLAPANICE

B 17,64 286 686

S 13,55 40 96

O 3,79 0 0

R 10,20 0 0

JIŘÍKOVICE

B	11,98	194	466
S	0,32	0	0
O	0,51	0	0
R	1,89	0	0
CELKEM			
B	67,43	1092	2622
S	33,70	105	251
O	6,07	0	0
R	12,09	0	0

Pozn.: propočet počtu bytů a počtu obyvatel je odvozen z předpokládané průměrné intenzity využití území odpovídající poloze ve struktuře sídel.

Z výše uvedeného přehledu je zřejmé že již územní plány obcí předpokládají poměrně značný rozvoj např. Jiříkovice až o 54% oproti současnému stavu obyvatel, Kobylnice až o 46%. To potvrzuje pokračování suburbanizačních trendů a proto v těchto obcích nebyl další potenciál rezidenčních funkcí hledán; současně je tím také respektována přiměřenost rozvoje těchto obcí, protože jsou součástí památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova.

Potenciál rezidenčních funkcí

B bydlení

S smíšené plochy

O veřejná vybavenost obcí

R rekreace a sport

SLATINA	rozvoj.pl.	poč.bytů	poč. obyv.
B	0	0	0
S	27,85	123	295
O	0,00	0	0
R	0,00	0	0
TUŘANY A CHRVICE			
B	6,22	101	242
S	0,00	0	0
O	0,00	0	0
R	0,00	0	0
DVORSKA			
B	0,00	0	0
S	0,00	0	0
O	0,00	0	0
R	4,98	0	0
KOBYLNICE			
B	9,79	159	381
S	3,29	30	71

O	0,49	0	0
R	0,00	0	0
PONĚTOVICE			
B	4,26	69	166
S	0,00	0	0
O	0,00	0	0
R	0,00	0	0
ŠLAPANICE			
B	66,48	1077	2585
S	8,22	0	0
O	0,00	0	0
R	9,31	0	0
JIŘÍKOVICE			
B	0,00	0	0
S	0,00	0	0
O	0,00	0	0
R	0,00	0	0
CELKEM			
B	76,96	1 247	2 992
S	55,24	123	295
O	0,00	0	0
R	14,29	0	0

Potenciál rezidenčních funkcí vymezený v navrženém řešení navazuje na stávající zastavěné území sídel, resp. rozšiřuje plochy navržené v územních plánech, přičemž se předpokládá, že v potenciálu ploch po bydlení a smíšených plochách bude možno uspokojit nároky na funkce veřejné vybavenosti i komerční vybavenosti tj obchodu a služeb., rekreace a sportu (pokud již nejsou vyjádřeny jako samostatný potenciál sportovních ploch)

V potenciálu rezidenčních funkcí se nepočítá s umístěním dalšího obchodního a zábavního komplexu.

Protože návrh funkčního uspořádání předpokládá rozvoj letiště Brno – Tuřany a výrobních zón v jeho okolí jako jednoznačnou podmínku pro zhodnocení vazeb na dopravní infrastrukturu je nezbytné v bezprostředním zázemí vytvářet podmínky pro rozvoj rezidenčních funkcí s cílem optimalizovat vyváženost funkční struktury. Proto je potenciál rezidenčních ploch vymezen zejména v prostoru Šlapanic (vč. Bedřichovic) resp. Ponětovic což současně odpovídá pozici ve východním urbanizačním pásu jádra aglomerace.

4.3.2 VÝROBA A PRACOVNÍ AKTIVITY

4.3.2.1 ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU VÝROBNÍ FUNKCE V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Údaje o současném stavu byly uvedeny v průzkumové části US, na kterou se v podrobnostech odkazuje.

Převážná část řešeného území je v současné době volná, nezastavěná a slouží prioritně zemědělské rostlinné produkci. Stabilizované výrobní plochy se nacházejí sporadicky převážně na jeho obvodu. Jsou vnímány spíše jako přesahy jednotlivých výrobních oblastí města do řešeného území, mají význam z hlediska kontinuity výrobní struktury v širších územích souvislostech. Jedná se o následující návaznosti ve smyslu problémové analýzy průzkumů a rozborů nového ÚPmB :

- **- východní průmyslový sektor Líšeň-Slatina :**

Přesah výrobní funkce představuje víceméně kompaktní stabilizovaná zástavba převážně monofunkční zóny Řípská – Tuřanka s osou v ulici Řípské. Oboustranná zástavba ulice Řípské vymezuje hlavní přístupový koridor k letišti, vyžaduje však celkovou kultivaci pro adekvátní plnění této funkce. Zásadním fenoménem tohoto sektoru, který rozhodujícím způsobem ovlivňuje nejen dotčené území, ale i širší urbanistické, dopravní, ekonomické a jiné souvislosti městského až regionálního významu **je rozvojová plocha Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa**, která je jedním ze základních rozvojových projektů města. Území, kde je vybudována technická infrastruktura a je poměrně rychle naplňováno vesměs zahraničními investory (podle informací OÚPR MMB je kapacita území smluvně vyčerpána) tuto zónu je tedy možno zařadit do stabilizovaných ploch.

- **jihovýchodní průmyslový sektor Brněnské Ivanovice – Chrlice :**

K severozápadní hranici řešeného území přiléhá na katastru Brněnských Ivanovic monofunkční zóna Jahodová s malým přesahem do k.ú. Tuřany. Zástavba této zóny je méně kompaktní, kvalita stavebního fondu a míra využívání areálů kolísá od plně funkčních až po zanedbané a nevyužívané.

V k.ú. Chrlice jsou na jihozápadním okraji řešeného území výrobní plochy koncentrovány do koncepčně založené zóny u ulice Tovární s plně funkčními kvalitními areály, ale i dnes vlastnický atomizovaný rozsáhlým areálem zaniklé panelárny Prefy.

V k.ú. Tuřany dominuje rozsáhlý, málo využitý areál původně zemědělské výroby, který se nachází a východní straně zastavěného území a přímo navazuje na řešené území.

- **výrobní funkce ve východní části řešeného území mimo administrativní území města Brna :**

Šlapanice – zde jsou stabilizovány jednak plochy zemědělské výroby, jednak větší i menší průmyslové areály. Dominantní je stabilizovaný areál cihelny - Krytina Šlapanice na severovýchodním okraji zastavěného území s navazujícím dobývacím prostorem. Areál

Šlapanické papírny (ICEC) se nachází v blízkosti jádrového území města a je obklopen obytnou zástavbou.

Ponětovice – zde se nachází modernizovaný areál stavební firmy AVUS, který je dobrým příkladem vhodné rekonverze zanedbané, avšak cenné původní venkovské hospodářské zástavby.

4.3.2.2 ZÁVĚRY PROBLÉMOVÉ ANALÝZY A ROZVOJOVÉ TRENDY VÝROBNÍ FUNKCE V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Problémová analýza byla provedena v analytické části studie, na kterou se v podrobnostech odkazuje. Rozvojové tendence výrobní funkce lze v posttransformačním období rozdělit do dvou základních směrů :

- **restrukturalizace a revitalizace** dědictví industriálního fondu se zaměřením na malé a střední podnikání se v řešeném území projeví pouze zcela okrajově.
- **nová výstavba na rozvojových plochách** je hlavním předmětem řešení této US s akcentem na spíše větší komplexy s nosnými programy, které z různých důvodů nemohou být lokalizovány ve stávajících plochách. Je však ponechán prostor i pro menší podnikatelské aktivity s podílem smíšené funkce, které je vhodné umisťovat v kontaktních polohách navazujících na současně zastavěná území. Rozvoj na nových plochách je podmíněn vybudováním nové infrastruktury, kterou je však nutno optimálně využít.

Současná postindustriální fáze ekonomiky je charakterizovaná využitím progresivních technologií na bázi elektroniky a informatiky. Průvodními jevy je miniaturizace, decentralizace, ekologizace a humanizace výroby. Na základě zkušeností ze zahraničí lze očekávat, že se i v podmínkách řešeného území projeví následující trendy :

- zavádění nových špičkových technologií s vyšší přidanou hodnotou při podstatném snižování surovinových a energetických vstupů a snížením dopravní a ekologické zátěže,
- snížení nároků na množství pracovních sil při vyšších kvalifikačních nárocích,
- nárůst podílu duševní práce,
- přesun podílu na tvorbě HDP na terciér, případně kvartér,
- rostoucí význam malých a středních firem.

Ve struktuře investic je typický růst menších investic a zmenšování četnosti velkých akcí. Řada technologií však bude i nadále vyžadovat velkou koncentraci kapacit do jedné lokality, jejich lokalizaci budou více ovlivňovat dopravní nároky a ekologické limity území. Na významu budou nabývat komplexně pojaté navazující procesy a fraktální systémy kooperačních výrobních struktur.

Řešené území splňuje i nároky na prostory pro malou ekonomiku a pro technologický rozvoj, jehož výsledky budou nejvíce ovlivňovat hospodářský růst. Dají se očekávat i určité formy

koncentrace a vazby na existující informační a vzdělanostní centra, která se na území Brna nacházejí, s vyvoláním synergického efektu.

Plochy severně od letiště splňují všechna podstatná kritéria (především dopravní vazby na nadřazené dopravní systémy) pro umístování velkých logistických center nadregionálního významu. V tomto smyslu vyzněla rovněž doporučení z ověřovací studie „Logistická centra – vytipování lokalit“, z r. 2001 (Kovoprojekta Brno).

Z problémové analýzy rozvoje výrobní funkce v řešeném území vyplývá zejména :

Funkce výroby a ostatních pracovních aktivit je v současném stavu v řešeném území zanedbatelná, neboť jeho podstatná část slouží především zemědělské produkci na orné půdě. Území však představuje mimořádně rozsáhlý rozvojový potenciál pro výrobní a komerční využití, vyplývající z jeho velikosti, rovinné konfigurace a polohy v návaznosti na multimodální koridory regionálního, nadregionálního až evropského významu.

Využitelnost daného potenciálu je kromě ekonomických předpokladů podmíněna vyřešením problémů, které se v území vyskytují. Zásadním předpokladem je posílení dopravní a technické infrastruktury nejen v blízkém, ale i širším okolí včetně celoměstských a regionálních souvislostí. Koncepce rozvojových záměrů přitom musí respektovat dané limity území všeho druhu.

Jedná se zejména o :

- koordinaci s rozvojovými záměry v oblasti dopravy železniční – koridor rekonstrukce železniční trati Brno - Přerov,
- koordinaci s rozvojovými záměry v oblasti dopravy silniční – koridor JVT, modernizace D1 a napojení na její trasu, kapacitní vnitřní obsluha území
- koordinaci s rozvojovými záměry v oblasti dopravy letecké – letiště Brno-Tuřany,
- vybudování technické infrastruktury území, zejména v oblasti odvádění dešťových vod, zásobování vodou a posílení zdrojů elektrické energie na bázi VVN 110 kV,
- respektování přírodních podmínek území včetně ÚSES,
- vynětí rozvojových ploch ze ZPF,
- řešení vztahu výrobní funkce k rezidenčním funkcím.

Vztahy k územně plánovacím dokumentacím dotčených sídel z hlediska výrobní funkce :

Lokalizace rozvojových ploch na katastru Šlapanic je v souladu s rozvojovými záměry města, promítnutými do zadání změny územního plánu města Šlapanice.

Potřeba využití tak rozsáhlého území se může zdánlivě jevit jako protichůdná k návrhu zadání nového ÚPmB, jejichž hlavním, tezemi k zadání formulovaným, motivem je nepochybně správná a žádoucí revitalizace zanedbaných ploch na území města a jeho územní koncentrace spojená s orientací investičních záměrů do nevyužitých rezerv současně zastavěného území v reakci na reálně působící suburbanizační trendy. Problematika revitalizace bude v reálném

čas limitována omezenou možností zajištění finančních zdrojů pro pokrytí vysokých nákladů na přípravu konkrétních lokalit spojených zejména s vypořádáním vlastnických vztahů k pozemkům a nemovitostem na nich a s jejich dekontaminací. Součástí tezí k zadání ÚPmB je však i vyjádření potřeby nalezení rezervy pro strategicky významného investora.

Z tohoto pohledu je možno definovat trojici problémů pro zaujetí stanoviska k pojetí dlouhodobé koncepce budoucího využití území jižně od letiště :

1. Územní potenciál JZ segmentu řešeného území (Tuřany, Chrlice) vyplývá z jeho vymezení preferovanou polohou koridoru návrhové trasy JVT. Vhodnost a reálnost způsobu jeho využití je nutno posuzovat jak z hlediska atraktivity pro umístování investic strategického významu, tak z hlediska vztahu k revitalizační koncentrované filozofii zadání ÚPmB. Reálnost JVT má pro budoucí urbanizaci prostoru klíčový význam jako podmiňující a zároveň iniciační faktor.

2. Časové hledisko ve vztahu k rozvojovým záměrům města Brna a k suburbánním trendům – US svou podstatou a zaměřením do jisté míry představuje prognostický pohled.

3. Atraktivita území pro strategicky významné investice vyplývá z existence mezinárodního letiště v jeho těžišti a z polohy vázané na multimodální koridor v němž se promítají zásadní zájmy rozvoje dopravních tras nadregionálního významu. V těsné příměstské poloze je v brněnských přírodních morfologických podmínkách výjimečně příznivá a v tomto rozsahu jedinečná téměř rovinná konfigurace terénu s ucelenými volnými plochami v krajinářsky méně exponované poloze bez výrazných přírodních hodnot a bariér a bez povodňových rizik spojených s polohami v nivách nad soutokem Svatky a Svitavy.

Plochy jižně od letiště, přilehlé k Chrlicím této potřebě téměř dokonale vyhovují, navíc lze nabídnout volné plochy na katastru Dvorska jako zázemí pro návazné a doplňkové smíšené funkce a bydlení s koordinovaným zapojením rozvinutých prvků ÚSES při propojení ekosystémů všech potoků od Chrlic až po Říčku.

Atraktivita území pro strategického investora tedy nespočívá jen v nabídce rozsáhlých výrobních a komerčních ploch, ale i v možnosti využití a výstavby rozsáhlého zázemí ve východní části území pro bydlení, služby a rekreaci v návaznosti na památkovou zónu slavkovského bojiště (se zpětnou vazbou na zvýšení její atraktivity).

4.3.2.3 KONCEPCE ROZVOJE VÝROBNÍ FUNKCE V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Obecná východiska pro návrhové řešení výrobní funkce :

Funkce výroby a pracovních aktivit, která je nosnou funkcí v řešeném území zóny letiště Tuřany, Šlapanice je navržena v intencích regulované suburbanizace ve smyslu doporučeného modelu A územní prognózy JMK se zohledněním vazeb na strukturu výroby na území města Brna a relevantního segmentu příměstské oblasti.

Výrobně komerční zóna je koncipována s přiměřenou mírou smíšenosti a ohledem na kulturní a přírodní krajinné podmínky. Cílem je koordinace a optimalizace rozvojových záměrů v území s využitím atraktivity letiště Brno-Tuřany v jeho těžišti. Struktura funkčních ploch výroby

bude doplněna optimalizovaným rozsahem rezidenčních funkcí za účelem vytvoření komplexního, atraktivního a životaschopného urbánního prostředí s potřebným zázemím technického vybavení a dopravní obsluhy v přímě vazbě na kapacitní nadřazené dopravní systémy.

Řešení respektuje i požadavek na etapizaci výstavby, zejména z pohledu kapacit dopravní obsluhy rozvojových ploch ve vztahu k propustnosti stabilizované a návrhové dopravní sítě, která byla prověřena dopravními počítačovými modely – viz dopravní řešení.

Výrobní funkce má svá specifika, kterými se odlišuje od ostatních (rezidenčních) funkcí. V podmínkách tržního hospodářství se jedná vesměs o ryze privátní sektor, poznamenaný transformačními procesy a komplikovaný obchodním tajemstvím. Posouzení a odhad budoucího rozvoje, nebo stagnace jednotlivých segmentů výrobní funkce musí počítat s dynamikou jejich měnících se parametrů i z titulu inovace technologií v postindustriální globalizované informační éře. Z těchto důvodů je k urbanistickému pojetí regulace výrobní funkce nutno přistupovat maximálně citlivě a předvídavě. Půjde tu o vysokou míru flexibility, která by neomezovala a nepřeurčovala stavební záměry, přitom zajistila ochranu veřejného zájmu v intencích trvale udržitelného rozvoje a městotvorného efektu s optimální mírou polyfunkčnosti urbánního potenciálu při využití synergických efektů zonální koncepce zástavby.

Dlouhodobé rozvojové záměry v řešeném území jsou orientovány nejen na výstavbu rozsáhlých výrobních areálů, ale jsou doplněny i o menší formy různorodého podnikání a komerční aktivity ve výrobních službách. Jsou zohledněny vazby na přilehlé území infrastrukturalně připraveného **Brněnského průmyslového parku Černovická terasa**. Prioritními zájmy v území jsou podpora rozvoje zóny Šlapanické terasy a vytvoření územní rezervy využívající mimořádně cenné území pro komplexní strategickou investici jižně od letiště, která by mohla sehrát roli iniciátora navazujících podnikatelských aktivit.

Přímé vazby řešeného území na nadřazené dopravní systémy jsou mimořádně vhodné pro lokalizaci velkého logistického centra nadregionálního významu.

Kostra struktury výrobní funkce - rozvoj výrobní funkce v urbánních osách :

Konfigurace funkčních ploch a dopravního skeletu řešeného území reagují na jeho polohu ve vyvrcholení páteřní urbánní „osy prosperity“ výrobní struktury města Brna. Formulace návrhové struktury výrobní funkce v řešeném území navazuje na územní přesahy funkční struktury na území Brna, vychází z rozvojových tendencí a odhadů dlouhodobého chování výrobní funkce v konfrontaci s územním potenciálem. Výrobní plochy lze chápat jako fraktální urbánní strukturu s kostrou, jejíž nosné prvky jsou položeny v hlavních a vedlejších osách navazujících na regionální až nadregionální multimodální koridory evropského významu.

Cílem řešení je dosažení celkové vyváženosti území s přiměřenou mírou celkové polyfunkčnosti přes nevyhnutelnou monofunkčnost dílčích segmentů. Řešení předpokládá

interaktivní zapojení obcí na jeho obvodu, které budou tvořit bezprostřední zázemí komplexně pojaté konfigurace území.

Z prostorové analýzy území, určujících stabilizovaných prvků plošné a lineární povahy a limitů území se odvozují principy jeho zásadního členění do definovatelných segmentů vázaných na urbánní osy, kterými lze území proložit.

Jednoznačně určující veličinou je poloha východozápadně orientovaného letiště. Letiště člení zónu na severní část, vlastní letiště se stabilizovanými a rozvojovými plochami a jižní část s dlouhodobým potenciálem pro umístění strategického investora. Poloha a směr letiště ve svém východním prodloužení koresponduje s koridorem budoucí přeložky železniční trati Brno-Přerov, případně VRT.

V severojižním směru lze územím proložit osu kolmou k letištní ploše, která navazuje na vyústění zalomené osy ulice Řípské a napojuje se na urbánní regionální osu č.18 (ve smyslu ÚPG JMK) v prostoru budoucího křížení s JVT. Tato osa člení území na východní a západní část. Nabízí se jako hlavní přístupová trasa k vstupnímu terminálu letiště s myšleným (dlouhodobě snad i faktickým podpovrchovým) průmětem do jižního sektoru pod letištěm. Její hlavní funkce pro individuální a hromadnou osobní dopravu vyžaduje kultivaci parteru v uličním koridoru Řípské, odpovídající charakteru městské třídy. Koridor navazuje na identifikovatelnou hlavní komerčně industriální a v budoucnosti i reprezentativní tangenciální osu města Brna, propojující v trase Olomoucká – Zvonařka - Poříčí letiště s výstavištěm.

Významnou páteří západní části zóny je propojení hodonínské silnice obchvatem Tuřan a křížením D1 na ulici Průmyslovou. Tato trasa může převzít funkci kapacitní nákladní dopravní obsluhy západní části území. Podobnou, méně výraznou funkci může plnit ve východní části silnice mezi Slatinou a Šlapanicemi s obchvatem Slatiny, ústícím na východní dálniční přivaděč. Obě tyto trasy nabízejí možnost přenesení určitého podílu dopravní zátěže ve směru k centru mimo kapacitně limitované dálniční křižovatky.

Celkově se tak řešené území člení do čtyř segmentů svázaných polohou letiště, které navazují na kontaktní území Slatiny :

S – severní stabilizovaný segment:

převážně k.ú.Slatina : má charakter kontaktní, přechodové zóny mezi stabilizovanými plochami SZÚO s vazbou na, D1 a koridor Řípské. V tomto segmentu je další rozvoj výrobní funkce potlačen, výrobní dominantou je dnes již v zásadě stabilizovaná plocha BPP Černovická terasa.

SV – severovýchodní segment (rozvojové plochy výroby C1, C2, D2, F, H) :

zahrnuje JV část katastru Slatiny protnutou dálnicí D1, téměř celý katastr Šlapanic a Bedřichovic s významným výrobním a logistickým potenciálem ploch Šlapanické terasy, přiléhajících ke koridoru silnice Slatina-Šlapanice a s vyzněním do prostoru památkové zóny bojiště bitvy u Slavkova na opačné straně zastavěného území města. Segment je členěn stávající železniční tratí Brno – Přerov (C1/C2), jejíž přeložkou na jižní okraj podél letiště bude

možné stabilizovaný koridor uvolnit pro případné vedení kolejové MHD z Řípské do Šlapanic. Součástí segmentu je rozsáhlý nevýrobní areál komerčního centra (G) na jižní straně dálnice D1. V první návrhové fázi se předpokládá využití ploch navazujících na zastavěné území pro smíšené a menší výrobní aktivity (cca 30 ha), které budou plnit kontaktní přechodovou funkci mezi výrobou a bydlením. Hlavní část území bude orientována na umístění a rozvoj plošně náročných záměrů s možností lokalizace velkého nadregionálního logistického centra střeoevropského významu, vázaného na leteckou, železniční a silniční dopravu.

Provozní zajištění území medii lze v návrhovém období pokrýt ze stávajících, nebo budovaných zdrojů. Podmínkou využití celého potenciálu je však vybudování jižní větve z VOV z prostoru VDJ Nebovidy, vyřešení odvodu dešťových vod do retenční nádrže na jižním okraji segmentu podél severního okraje letiště při využití dosažitelného efektu ze vsaku, případně dílčích retencí v jednotlivých areálech. Za účelem docílení odpovídajícího vsakovacího efektu přímo na pozemcích se doporučuje přijmout jako závazný regulativ minimální index zeleně v hodnotě $I_Z = 0,25$. Pro odvod splaškových vod je nutná revize, podrobné posouzení (vodohospodářská studie) a případná rekonstrukce, nebo odlehčení kmenové stoky F II.ve spádově problematickém úseku pod letištěm. Energetické zajištění je podmíněno vybudováním nové rozvodny VVN 110/22 kV u Kobylnice.

SZ – severozápadní segment (rozvojové plochy výroby D1, E):

poněkud roztržštěné území po obou stranách D1 navazuje na BPP Černovická terasa, je dotčené koridorem VVTL a VTL plynovodů a zahrnuje i prostor nové křižovatky s D1. Jeho využitelnost se předpokládá spíše pro menší areály smíšeného charakteru s respektováním režimu bezpečnostního pásma VVTL a VTL plynovodů ve smyslu vyjádření provozovatele Transgas z 22.6.2005, bod 4, kterým se stanovují odstupové kolmé vzdálenosti od plynovodu, za předpokladu projednání každého zásahu do BP s provozem přepravní soustavy takto :

Pozemky v prostoru označeném :	A	B
- objekty se shromažďovacími prostory	min. 120 m	90 m
-stávající a plánované skupiny staveb	min. 87 m	50 m
- dočasné stavby, sklady a parkoviště	min. 35 m	20 m

Plynovody, stávající kanalizační trasa a návrhová sběrná komunikace do prostoru Komárova vytvářejí koridory, které člení území na menší celky, které vhodně doplňují rozsáhlé ucelené plochy v ostatních segmentech.

JZ – jihozápadní segment (rozvojové plochy výroby A, B, D3):

převážně nezastavěná část katastru Tuřan s mimořádným potenciálem pro plochu strategického významu větší jak 200 ha (237 ha) vhodné prioritně pro umístění doposud v Brně postrádaného investora strategického významu, který by plnil funkci lídra ekonomiky města. Území umožňuje rozvinout fraktální systém přímo navazujících výrobců-subdodavatelů strategického investora. Území by mělo být rezervováno výhradně pro tento účel, nemělo by být

přípustné jeho rozdrobení do malých ploch. Plochy jsou vázány na dopravní páteř v hodonínské ose a na JVT. Jsou zavlečkovatelné ze stanice Chrlice v trase přibližně souběžné s JVT.

Ucelená výrobní plocha „A“ pro umístění strategického investora byla na základě zadání a prověření v Technicko ekonomické studii zóny Tuřany maximalizována v celém disponibilním prostoru mezi hodonínskou silnicí a západním okrajem zastavěného území Dvorská.

Strategické rozvojové území bylo na základě prověření v TES Tuřany dále rozšířeno o plochy na k.ú. Chrlice včetně ploch, nacházejících se jihozápadně od stabilizované výrobní zóny při ulici Tovární – lokalita označená „B“.

Zásadní podmínkou využití tohoto potenciálu je zajištění dopravní obslužnosti posílením silniční sítě kapacitní trasou JVT, vybudováním kanalizačního sběrače, řešením odtoku dešťových vod se vsakováním a retencí (za účelem docílení odpovídajícího vsakovacího efektu přímo na pozemcích se doporučuje přijmout jako závazný regulativ minimální index zeleně v hodnotě $IZ = 0,25$), posílením VTL přívodu plynu s novou RS v Chrlicích a propojením území na bázi VN s rozvodnou Sokolnice, případně vybudováním další rozvodny 110/22 kV u strategického investora na jižním okraji u trasy JVT.

JV – jihovýchodní segment :

s těžištěm v zastavěném území MČ Dvorská, využitým převážně pro stabilizované venkovské bydlení s doplňkovými charakteristickými aktivitami chovu koní a jezdeckví. Do JV segmentu zasahují okrajové části katastrů Kobylnic a Šlapanic, bilančně jsou však údaje přiřazeny k území Dvorská. Rozsáhlý potenciál nezastavěného území se nabízí pro rozvojové plochy bydlení, smíšených funkcí a rekreace v městotvorném pojetí, které by byly vhodným zázemím výrobních ploch strategického investora. Smíšenou funkci bude vhodné orientovat k trase JVT jako hlukovou bariéru vůči silničnímu provozu. V této souvislosti je na zvážení oboustranná urbanizace JVT. Je nutné rovněž počítat se zapojením ÚSES, rozšířeným o rozsáhlé souvislé plochy městské zeleně, propojující obloukem koridory Dvorského potoka a Dunávky s nivou Říčky a přírodními krajinnými plochami na území bojiště. Popsanou urbanizaci tohoto segmentu, jejíž zásady byly projektantem zvažovány, je v této fázi možno považovat za námět, který je nutno prověřit z hlediska návazností na nový ÚPmB.

Souhrnné údaje o základních plochách (ZP) :

Uváděny jsou souhrnné údaje za řešené území podle sektorů s výrazným podílem výrobní funkce, tyto údaje jsou základnou pro výpočet nároků na energie.

Tabulka využití ploch podle segmentů území :

Ozn. ZP,	plocha	ZP	HPP	DP	Z	pp.	ob.
FT	ha	m ²	m ²	m ²	m ²	počet	počet
		IZP	IP / IPP	IDP	IZ		

Sektor S (sever)

Slatina :	84,8490	252 250	329 000	241 350	354 890	581	827
------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	------------	------------

	1,00	0,30	1,30/0,39	0,28	0,42	z toho :	
B,S,O,R	43,5950	87 150	130 700	79 250	269 550	264	827
návrh	15,7470	31 500	47 200	23 600	102 370	37	532
	1,00	0,20	1,50/0,30	0,15	0,65		
potenciál	27,8480	55 650	83 500	55 650	167 180	227	295
	1,00	0,20	1,50 / 0,30	0,20	0,60		
N	38,2290	153 000	183 200	153 000	76 290	135	0
návrh	38,2290	153 000	183 200	153 000	76 290	135	0
	1,00	0,40	1,20 / 0,48	0,40	0,20		
V	3,0250	12 100	15 100	9 100	9 050	182	0
návrh	3,0250	12 100	15 100	9 100	9 050	182	0
	1,00	0,40	1,25 / 0,50	0,30	0,30		

Ozn. ZP,	plocha	ZP	HPP	DP	Z	pp.	ob.
FT	ha	m ²	m ²	m ²	m ²	počet	počet
		IZP	IP / IPP	IDP	IZ		

Sektor SV (severovýchod) - rozvojové plochy C1, C2, D2, F, H

Šlapanice : 364,0760 1 157 330 1 473 850 953 960 1 529 670 8 701 3 367

	1,00	0,32	1,27 / 0,40	0,26	0,42		
Z toho :							
B,S,O,R	138,3060	254 250	345 000	276 650	852 360	400	3 367
návrh	45,1800	67 800	93 600	90 400	293 600	141	782
	1,00	0,15	1,4 / 0,21	0,19	0,65		
potenciál	93,1260	186 250	251 400	186 250	558 760	259	2 585
	1,00	0,20	1,35./0,27	0,20	0,60		
V	225,7700	903 080	1 128 850	677 310	677 310	8 301	0
návrh	174,3700	697 480	871 850	523 110	523 110	6 316	0
	1,00	0,40	1,25 / 0,50	0,30	0,30		
potenciál	51,4000	205 600	257 000	154 200	154 200	1 985	0
	1,00	0,40	1,25 / 0,50	0,30	0,30		

Ozn. ZP,	plocha	ZP	HPP	DP	Z	pp.	ob.
FT	ha	m ²	m ²	m ²	m ²	počet	počet
		IZP	IP / IPP	IDP	IZ		

Sektor SZ (severozápad) Tuřany, B.Ivanovice – rozvojové plochy D1, E

Tuřany: 128,1300 384 390 480 490 448 455 448 455 4 987 0

Brn.Ivan. 1,00 0,30 1,25 / 0,40 0,35 0,35

z toho :

V	128 1300	384 390	480 490	448 455	448 455	4 987	0
návrh	23,2900	69 870	87 340	81 515	81 515	466	0
	1,00	0,30	1,25 / 0,40	0,35	0,35		
potenciál	104,8400	314 520	393 150	366 940	366 940	4 521	0
	1,00	0,30	1,25 / 0,40	0,35	0,35		

Sektor JZ (jihozápad) Tuřany, Chrlice – rozvojové plochy A, B, D3

Tuřany,	441,0400	1 659 060	2 017 890	1 360 750	1 570 950	17 848	482
----------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	---------------	------------

Chrlice	1,00	0,38	1,26 / 0,47	0,27	0,35		
----------------	------	------	-------------	------	------	--	--

Z toho:

B,S,O,R	52,5500	105 100	147 140	105 100	315 300	328	482
----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	------------	------------

návrh	52,5500	105 100	147 140	105 100	315 300	328	482
-------	---------	---------	---------	---------	---------	-----	-----

	1,00	0,20	1,40 / 0,28	0,20	0,60		
--	------	------	-------------	------	------	--	--

V	388,4900	1 553 960	1 870 750	1 255 650	1 255 650	17 520	0
----------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	---------------	----------

návrh	358,4300	1 433 720	1 720 450	1 075 290	1 075 290	16 017	0
-------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	--------	---

	1,00	0,40	1,20 / 0,50	0,30	0,30		
--	------	------	-------------	------	------	--	--

potenciál	30,0600	120 240	150 300	180 360	180 360	1 503	0
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	-------	---

	1,00	0,40	1,25 / 0,50	0,30	0,30		
--	------	------	-------------	------	------	--	--

4.4 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

4.4.1 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

4.4.1.1 PITNÁ VODA

1.1 Popis stávajícího stavu

Území Slatiny a Šlapanic je zásobováno pitnou vodou převážně z venkovních vodovodů. Zdrojem pitné vody je vodojem Stránská skála, respektive vodojem Šlapanice. Kapacita vodojemu Stránská skála a rozvodných řadů je téměř vyčerpána, k dalšímu rozvoji územní je možno využít max. 10 – 20 l/s. Po aktualizaci potřeb pitné vody pro Černovickou terasu se jeví, že pro řešené území Šlapanic je možné odebírat pitnou vodu z tlakového pásma 3.11 s řídicím vodojemem Stránská skála, který je plněn přírodním řadem z vodojemu Palackého vrch, případně z čerpací stanice Olomoucká z I. tlakového pásma. Kapacitní vodovodní řad se nachází v prostoru křižovatky ulic Drážní Tuřanka.

Zásobování pitnou vodou Tuřan je pro současný stav dostatečné. Po dobudování připravované investice – propojení Černovické terasy s Tuřanami vodovodem DN 300 nebude zajištěna

dostatečná rezerva pro zásobování zón jižně od letiště. Toto propojení umožní vybudování omezeného logistického centra nebo supermarketu.

Dalším možným zdrojem pitné vody pro rozvojové zóny letiště Brno – Tuřany je Vířský oblastní vodovod. V nejbližší době bude dobudováno propojení na vodojem Nebovidy a vlastní vodojem Nebovidy. Dobudování umožní přivést dostatečné množství pitné vody do oblasti jižně od Brna.

1.2 Bilance potřeb a množství

1.2.1 Slatina

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

potřeba vody na obyvatele	130 l/den
potřeba vody pro pracovníka	60 l/den
počet směn za den	2
obsazení hlavní směny	50 %
potřeba vody pro výrobu	10 m ³ /ha sm.

Denní potřeba

	Počet obyvatel	Počet pracovníků	Počet osob	Q _d obyvatel [m ³ /den]	Q _d pracovníků [m ³ /den]	Q _d výroba [m ³ /den]	Q _d [m ³ /den]
Slatina	827	581	1 408	108	35	840	983

Denní maximum

	Počet osob	Q _d osob [m ³ /den]	k _d	Q _d max osob [m ³ /den]	Q _d max výroba [m ³ /den]	Q _d max [m ³ /den]	Q _d max [l/s]
Slatina	1 408	143	1,4	200	840	1 040	16,9

Hodinové maximum

	Q _d obyvatel [m3/den]	k _d	k _h	Q _{h max} obyvatel [l/s]	Počet pracovní ků	Počet pracovní ků v 1.smě ně	Q _{h max} pracovní ků [l/s]	Q _{h max} výroba [l/s]	Q _{h max} [l/s]
Slatina	108	1,5	1,8	3,4	581	291	2,4	14,6	17,0

1.2.2 Šlapanice – CTPark a fáze III

Bilance byly převzaty z rozpracované dokumentace pro DUR

	Q _d [m3/den]	Q _{dmax} [m3/den]	Q _h [l/s]
CTPark	758	948	37,4
Fáze III	30	37	1,5
Celkem	788	985	38,9

1.2.3 Tuřany

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

potřeba vody pro pracovníka		60 l/den
počet směn za den	V1	3
	V2 a V3	2

Denní potřeba

Zóna	Plocha [ha]	Počet pracovníků [prac/ha]	Počet pracovníků	Spec. potřeba pro výrobu [m3/den ha]	Q _d pracovníků [m3/den]	Q _d výroba [m3/den]	Q _d [m3/den]
V1	237	45	10 665	30	640	7 110	7 750
V2	78	57	4 446	5,5	267	429	696
V3	44	57	2 508	5,5	150	242	392
Celkem	359	-	17 619	-	1 057	7 847	8 838

Denní maximum

Zóna	Počet pracovníků	Q_d pracovníků [m3/den]	k_d	Q_d max pracovníků [m3/den]	Q_d max výroba [m3/den]	Q_d max [m3/den]	Q_d max [l/s]
V1	10 665	640	1,35	864	7 110	7 974	92
V2	4 446	267	1,35	360	429	789	14
V3	2 508	150	1,40	210	242	452	8
Celkem	17 619	1 057	-	1 434	7 847	9 215	114

Hodinové maximum

Zóna	Plocha [ha]	Počet pracovní ků [prac/ha]	Počet pracovní ků 1. směny [prac/ha]	Počet pracovní ků	Počet pracovní ků 1. směny	Q_h max pracovní ků [l/s]	Q_h max výroba [l/s]	Q_h max [l/s]
V1	237	45	17	10 65	4 029	33,6	82,3	115,9
V2	78	57	35	4 446	2 730	22,8	7,4	30,2
V3	44	57	35	2 508	1 540	12,8	4,2	17,0
Celkem	359	-	-	17 619	8 299	69,2	93,9	163,1

1.3 Popis navrhovaného řešení

Současný systém zásobování pitnou vodou území rozvojových zón letiště Brno – Tuřany je limitován možnostmi stávajících vodohospodářských zařízení a vodovodní sítě.

Podmínkou pro vybudování rozvojových zón Slatina, Šlapanice a Tuřany je zabezpečení dostatečného zdroje pitné vody.

Po aktualizaci potřeb pitné vody pro Černovickou terasu se jeví, že pro řešené území Šlapanic je možné odebírat pitnou vodu z tlakového pásma 3.11 s řídicím vodojemem Stránská skála. Kapacitní vodovodní řad se nachází v prostoru křižovatky ulic Drážní Tuřanka.

Zásobovací řad DN 200 pro zónu Šlapanice bude napojen na vodovodní řad DN 300 v prostoru křižovatky ulic Drážní a Tuřanka. Zásobování bude gravitační s udržení požadovaného tlaku. Vodovod DN 150 a 200 bude v zóně zokruhován, umístění řadu se uvažuje do koridorů inženýrských sítí.

Pro zajištění zásobování vodou rozvojové zóny Tuřany je možno využít pouze Vířský oblastní vodovod, který má dostatečnou kapacitu a potřebné rezervy. Vybudování tzv. jižní větve od Ostopovic do vodojemu Šlapanice zajistí dodávku potřebného denního množství pitné vody 8 838 m³. Jižní větev bude sledovat od Ostopovic přibližně trasu dálnice D1, bude vedena jižně od dálniční křižovatky Brno – jih (D1, D2) a po průchodu Brněnskými Ivanovicemi bude v řešeném území rozvojových zón letiště vedena v koridoru vysokotlakých plynovodů, případně podél uvažovaných páteřních komunikací. Jižní větev (pro řešené zóny DN 500) bude ukončena v novém vodojemu Šlapanice. Trasa jižní větve Vířského oblastního vodovodu umožní mimo jiné napojení výhledového vodovodu pro Břeclavsko a Hodonínsko.

Nový vodojem Šlapanice bude situován v prostoru stávajících vodojemů. Při napojení jižní větve VOV na stávající potrubí VOV v prostoru Ostopovic bude řídicím vodojemem vodojem Čebín s hladinami 352,3 – 346,3 m. Při hladinách stávajícího vodojemu Šlapanice 290,0 – 285,0 m se jeví, že jižní větev bude možné provozovat gravitačně.

S ohledem na denní maxima (9 215 m³) a velikost využitelného prostoru 60 – 80 % je uvažováno s vodojemem 7 000 m³.

Z vodojemu Šlapanice bude zásobovací řad DN 500 v zóně Slatina a Šlapanice umístěn do koridorů inženýrských sítí a bude veden souběžně s Vířským oblastním vodovodem. Přes severozápad Tuřan bude přiveden do řešené lokality Brno - Tuřany, kde bude řad zokruhován. Z řadu bude provedena samostatná větev do jižní části řešené lokality.

4.4.1.2 SPLAŠKOVÁ VODA

2.1 Popis stávajícího stavu

Území rozvojových zón letiště Brno – Tuřany spadá do povodí kmenové stoky F II. Stoka prochází od Podolí přes Bedřichovice a Šlapanice do Ponětovic, kde končí gravitační část trasy. Výtlačné potrubí je ukončeno a další gravitační část trasy pokračuje od východního okraje letiště. Přestože stoka je provozována jako splašková, je do ní odváděno nelegálně určité množství dešťových vod ze střech objektů. Tato napojení je nutno odstranit. Limitujícím

faktorem kapacity stoky FII je výkon čerpací stanice Ponětovice, který je 210 l/s a kapacita sběrače v trase podél letiště.

V jihovýchodní části Tuřan, v průmyslové zástavbě, je vybudována splašková kanalizace DN 500, která není ve správě Brněnských vodáren a kanalizací. Trasa kanalizace je situována jižně a východně od Chrlíc a je zaústěna do kmenové stoky F.

2.2 Balance potřeb a množství

2.1.1 Slatina

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

potřeba vody na obyvatele	130 l/den
potřeba vody pro pracovníka	60 l/den
počet směn za den	2
obsazení hlavní směny	50 %

Denní množství

	Počet obyvatel	Počet pracovníků	Počet osob	Q _d obyvatel [m3/den]	Q _d pracovníků [m3/den]	Q _d [m3/den]
Slatina	827	581	1 408	108	35	143

Denní maximum

	Q _d obyvatel [m3/den]	k	Q _{d max} obyvatel [l/s]	Počet pracovní ků	Počet pracovní ků v 1.smě ně	Q _{d max} pracovní ků [l/s]	Q _{d max} [l/s]
Slatina	108	2,2	2,8	581	291	2,4	2,4

2.2.2 Šlapanice – CTPark a fáze III

Bilance byly převzaty z rozpracované dokumentace pro DUR

	Q_d [m ³ /den]	Q_{dmax} [l/s]
CTPark	758	40
Fáze III	30	41
Celkem	788	985

2.2.3 Tuřany

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

potřeba vody pro pracovníka

60l/den

počet směn za den

V1

3

V2 a V3

2

Denní množství

Zóna	Plocha [ha]	Počet pracovníků [prac/ha]	Počet pracovníků	Q_d pracovníků [m ³ /den]
V1	237	45	10 665	640
V2	78	57	4 446	267
V3	44	57	2 508	150
Celkem	359	-	17 619	1 057

Denní maximum

Zóna	Plocha [ha]	Počet pracovní ků [prac/ha]	Počet pracovní ků 1. směny [prac/ha]	Počet pracovní ků	Počet pracovní ků 1. směny	$Q_{h \max}$ pracovní ků [l/s]
V1	237	45	17	10 665	4 029	33,6
V2	78	57	35	4 446	2 730	22,8
V3	44	57	35	2 508	1 540	12,8
Celkem	359	-	-	17 619	8 299	69,2

2.3 Popis navrhovaného řešení

Odvedení splaškových vod z území rozvojových zón letiště Brno – Tuřany se odvíjí od možností, které se v území nacházejí. Odkanalizování zóny Slatina – Šlapanice a zóny Tuřany je navrhováno separátně.

Splašková kanalizace ze zóny Slatina – Šlapanice bude situována do koridorů inženýrských sítí. Předpokládá se, že vzhledem ke konfiguraci terénu bude kanalizace gravitační a bude zaústěna do první šachty gravitačního úseku stoky FII za výtlačkem z čerpací stanice Ponětovice. Zaústění musí být ověřeno v dalších dokumentacích, zejména ke vztahu k překládané železniční trati Brno – Přerov. V opačném případě musí být splašková kanalizace zaústěna do čerpací stanice Ponětovice.

Pro ověření dostatečnosti výkonu čerpací stanice a kapacity části stoky s malým spádem v prostoru letiště se doporučuje provádět dlouhodobější monitoring průtoků ve vytipovaných úsecích stok v území rozvojových zón letiště a dále koncového úseku sběrače před ČOV Modřice. V případě nedostatečnosti některého úseku bude nutno kritický úsek rekonstruovat.

Splašková kanalizace DN 300 s $Q_{d \max}$ 6,2 l/s ze zóny Tuřany – SZ je navrhována do koridoru inženýrských sítí v severní části zóny. Kanalizace bude zaústěna do sběrače kmenové stoky F. Kapacita stoky je však omezena, je nutno provést monitoring, případně hydraulický přepočít a provést nezbytné stavebně technická řešení.

Splašková kanalizace v lokalitě Tuřany je navrhována ve dvou páteřních větvích vedených severojižním směrem. Území zóny je rovinaté s malým spádem, možnost gravitační kanalizace v celé délce nebo nutnost přečerpávacích stanic bude ověřena samostatnými dokumentacemi.

Podél jižního okraje této lokality, v souběhu s uvažovanou jihovýchodní tangentou, je situován sběrač DN 300 a 400 s $Q_{d\ max} 70\ l/s$. Sběrač bude zaústěn do stávající splaškové kanalizace DN 500. Splašková kanalizace z jižní části řešené lokality bude zaústěna do stávající splaškové kanalizace. Dimenze stávající kanalizace musí být hydraulicky posouzena na základě geodetického zaměření a nezbytných průzkumů. Na základě získaných závěrů se musí provést nezbytné stavebně technická řešení a převedení do majetku města.

4.4.1.3 DEŠŤOVÁ VODA

3.1 Popis stávajícího stavu

Území rozvojových zón letiště Brno – Tuřany náleží do povodí tří vodotečí, které jsou vyjmenovány směrem od východu: Říčka (jiný název Zlatý potok), Dunávka a Tuřanský potok. Z nich je nejvodnatější Říčka. Koryta vodotečí nejsou příliš kapacitní a neumožňují odtok z větších urbanizovaných území.

Dešťové stoky městské kanalizační sítě s dostatečnou kapacitou a výhodným situováním nejsou k dispozici.

3.2 Bilance potřeb a množství

3.2.1 Slatina

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

Intenzita náhradní srážky	129 l/s ha
Uvažovaný maximální odtok z území	20 l/s

	Plocha zóny [ha]	Odtok ze zóny [l/s]	Objem 15 min. srážky [m ³]
Slatina	42	840	756

3.2.2 Šlapanice – CTPark a fáze III

Bilance z rozpracované dokumentace pro DUR nebyly k dispozici, předpokládají se tyto hodnoty:

Intenzita náhradní srážky 129 l/s ha
 Uvažovaný maximální odtok z území 40 l/s

	Plocha zóny [ha]	Odtok ze zóny [l/s]	Objem 15 min. srážky [m3]
Slatina	42	1 680	1 512
Šlapanice	300	12 000	10 800
Celkem	342	13 680	12 312

3.2.3 Tuřany

Pro výpočty byly použity následující hodnoty:

Intenzita náhradní srážky 129 l/s ha
 Uvažovaný maximální odtok z území 20 l/s

Zóna	Plocha zóny [ha]	Odtok ze zóny [l/s]	Objem 15 min. srážky [m3]
V1	237	4 740	4 266
V2	78	1 560	1 404
V3	44	880	792
Celkem	359	7 180	6 462

3.3 Popis navrhovaného řešení

Návrh odvedení dešťových vod z území rozvojových zón letiště respektuje možnosti území a vychází ze současné politiky v oblasti životního prostředí, tj. zadržení nebo využití dešťových vod na území, na kterém srážky spadly. Tato řešení jako však nebo zadržení, případně využití bez podstatného omezení geologií jsou v evropském měřítku na postupu.

Dešťové vody ze zóny Šlapanice budou odváděny stokami situovanými do koridoru inženýrských sítí. Ve výhledovém stavu budou veškeré dešťové kanalizace zaústěny do suchého poldru situovaného v jižní části řešené zóny podél budoucí trasy VRT. Dešťová stoka ze suchého poldru bude vedena podél východního okraje letiště štolou do toku Dunávka. Z poldru bude dešťová voda vypouštěna řízeně.

Odvedením dešťových vod ze zóny do toku Dunávka je respektován požadavek zachování povodí vodotečí.

Návrh území rozvojové zóny Tuřany předpokládá plochu zeleně až 35 % a odtok dešťových vod ve výši max. 20 l/s z hektaru. Tyto předpoklady jsou za využití současného stavu výrobků pro vodní hospodářství dosažitelné.

V lokalitě Brno - Tuřany bude odvod dešťových vod řešen stokami situovanými do koridoru inženýrských sítí.

Dešťové vody z převážné části lokality budou odváděny dvěma páteřními stokami do suchého poldru situovaného na jihovýchodě zóny za navrhovanou jihovýchodní tangentou. Z poldru bude dešťová voda řízeně vypouštěna do potoka Dunávka. Prostor suchého poldru a výpust do potoka rozšíří biokoridor. Po geodetickém zaměření území je možno variantně řešit tento poldr jako průtočný a situovaný přímo na toku Dunávky. Toto řešení by zlepšilo průtoky v dolní části toku.

Dešťové vody z jihozápadní části lokality budou odváděny páteřní stokou do suchého poldru situovaného na jihu této části lokality. Poldr bude situován opět v blízkosti výhledové jihovýchodní tangenty. Z poldru bude dešťová voda řízeně vypouštěna do Dvorského potoka.

Objem všech suchých poldrů bude stanoven v dalších stupních projektové dokumentace poté, co budou jednoznačně definovány požadavky na maximální vypouštěné množství vod z celého systému.

Orientační bilance potřeb vodního hospodářství :

Údaje o nárůstu nároků, rozdělených na etapy (návrh, potenciál) byly zpracovány na základě urbanistických ukazatelů, odvozených z propočtů stanovených plošných a kapacitních charakteristik s korekcí dle srovnatelných lokalit a zón. Jsou upřesněny podle konkretizace jednotlivých záměrů jak v zóně Tuřany, tak v zóně Šlapanice. Ukazatelé měrných potřeb na ha se v jednotlivých segmentech liší podle struktury funkčního využití, zejména ve vztahu k podílu rozvojových výrobních ploch. Při stanovení ukazatelů bylo přihlédnuto k neoficiálním dostupným informacím o BPP Černovická terasa.

Údaj, jednotka	ukazatel /ha	návrh	potenciál	celkem
<u>Sektor S (sever) - Slatina</u>				
- plocha	ha	57,0010	27,8480	84,8490
- prac.příl. počet		354	227	581
- obyvatel počet		532	295	827

- pitná voda :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	12,25	700	340	1 040
$Q_{h.\max} - l / s$	0,21	11,50	5,50	17,00

- splaškové vody :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	1,68	96	47	143
$Q_{d.\max} - l / s$	0,03	1,61	0,79	2,40

Sektor SV (severovýchod) – Šlapanice – rozvojové plochy C1, C2, D2, F, H :

- plocha	ha	174,3700	51,400	225,7700
- prac.příl. počet		1 985	6 316	8 301

- pitná voda :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	4,30	752,50	232,50	985,00
$Q_{h.\max} - l / s$	0,17	30,25	8,65	38,90

- splaškové vody :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	3,50	613	175	788
$Q_{d.\max} - l / s$	4,40	765	220	985

Sektor SZ (severozápad) Tuřany, B.Ivanovice – rozvojové plochy D1, E

- plocha	ha	23,2900	104,8400	128,1300
- prac.příl. počet		466	4 521	4 987

- pitná voda :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	8,50	215,00	890,00	1 105,00
$Q_{h.\max} - l / s$	0,20	5,00	21,00	26,00

- splaškové vody :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	7,80	195	820	1 015
$Q_{d.\max} - l / s$	0,35	8,50	37,00	45,50

Sektor JZ (jihozápad) Tuřany, Chrlice – rozvojové plochy A, B, D3

- plocha	ha	358,4300	30,0600	388,4900
- prac.příl. počet		16 017	1 503	17 520

- pitná voda :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	22,65	8 158,00	680,00	8 838,00
$Q_{h.\max} - l / s$	0,42	155,55	7,55	163,10

- splaškové vody :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	2,71	973	84	1 057
$Q_{d.\max} - l / s$	0,18	63,86	5,34	69,20

Sektor L (letišťe Tuřany) – bilance převzaty z Výhledové studie letiště Brno Tuřany 2000

(13 + 20 + 30) ha = 63 ha	1.etapa	2.etapa	3.etapa	celkem nárůst potřeby
	13 ha	20 ha	30 ha	63 ha

- pitná voda :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	127	195	780	1 102
$Q_{d.\max} - l / s$	1,84	2,82	11,28	15,94
$Q_{h.\max} - l / s$	3,31	5,08	20,30	28,69

- splaškové vody :

$Q_d - m^3 / \text{den}$	127	195	780	1 102
Celkem m^3 / rok	58,035	89,060	280,000	427,095

- dešťové vody :

$Q_{\text{výp}} l/s$	1,360	2,093	3,039	6,492
$Q_{\text{rok}} m^3 / \text{rok}$	48 960	75 348	108 000	232 308

4.4.2 ENERGETIKA PLYN. ELEKTRICKÁ ENERGIE

4.4.2.1 ZÁSOBOVÁNÍ ÚZEMÍ PLYNEM

4.4.2.1.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Na severním okraji území prochází jižně od trasy dálnice D1 souběžně s ní koridor VVTL a VTL plynovodů.

Nadřazený plynovodní řad VVTL DN 500, větev Blučina –Podolí je ukončen v PRS 340000 Podolí v prostoru u křižovatky ulice Hvězdoslavovy a ulice Bedřichovické. Kapacita VVTL plynovodu Blučina- Podolí, ukončeného PRS 340000, je dostatečná pro zásobování rozvojového území.

Souběžně s potrubím VVTL je položen VTL DN 500 s odbočkou k letišti. V ulici Řípské leží STOC 400, ukončený za křižovatkou Řípské s D1 v RS 500 Řípská. Z této větve odbočuje v ulici Tuřanka větev STPE 315 do prostoru BPP Černovická terasa.

Východním směrem od PRS 340000 v trase severně od D1 prochází páteřní trasa VTL 500/40 Brno-Příbor. Samostatnou větví VTL 150/40, ukončenou RS VTL/STL 5000 jsou napojeny Šlapanice a cihelna další přípojkou VTL 100/40 s RS VTL/STL 1000.

Obce ve východní části území jsou napojeny další větví vycházející z VTL 500/40 Brno-Příbor v prostoru Tvarožná. Jedná se o plynovod VTL 150/40 k Jiříkovicím s vlastní RS a východnímu okraji zastavěného území Šlapanice s RS VTL/STL VI. Dále prochází západně od Ponětovic směrem ke Kobylnici s odbočkou k RS 1200, dále pokračuje k Sokolnicím.

Do západní části řešeného území zasahují koncové větve VTL plynovodu DN 200 od Chrlic s RS 8 000 PREFA, dále pokračuje STOC 300 do ulice Tovární a další větev na Dvorská.

4.4.2.1.2 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Severní část území – zásobování ze soustavy dvou RS, které jsou v současné době připravovány, případně uváděny do provozu. Jedná se o novou RS 15 VTL/STL v prodloužení ulice Řípské, vázanou na provedenou přeložku VTL, která má vývody DN 160 pro letiště a další vývod DN300 pro ostatní spotřebitele. Druhá RS STL s vývodem DN 160 bude umístěna na okraji Šlapanic. Ve studii je podle požadavku JMP uvažováno s jejich propojením. Dále je uvažováno s další RS VTL/STL v západní části SZ segmentu na hranici k.ú. Brněnské Ivanovice. Tato vzájemně propojená soustava vyhoví potřebám severní části území (viz. Bilance potřeb v tabulkové části).

V jižní části se uvažuje s předpokládanou potřebou pro průmyslové využití v rozmezí nad 20 000 m³/h , max. do 30 000 – 45 000 m³/h .

Pokrytí potřeby bude řešeno novou VTL přípojkou DN 500 do nově navržené regulační stanice RS VTL/STL s max. výkonem 50 000 m³/h .

Napojení VTL přípojky na VTL plynovod DN 500 bude v prostoru západního okraje dálnice D2 . Trasa přípojky bude vedena východním směrem a bude ukončena v navržené RS VTL/STL 50 000.

Na trase přípojky bude provedeno nové propojení stávající VTL přípojky DN150 do stávající RS VTL/STL odběratele Cestmistrovství.

Nová regulační stanice bude provedena jako dvoustupňová se STL výstupy 400kPa a 100kPa.

Po přepojení na novou síť bude stávající VTL přípojka DN200 zrušena včetně stávající regulační stanice RS VTL/STL Prefa.

Řešení uvažuje s vybudováním nové stanice katodové ochrany VTL plynovodu.

Bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 500 je 40m na obě strany.

STL plynovod

Z dvoustupňové RS VTL/STL budou napojeny dva nové STL plynovody s provozním přetlakem 100kPa a 300 - 400 kPa.

Plynovod STL 100 kPa

Z PE 300 budou kryty potřeby odběratelů stávajících i výhledových v městských částech Chrlice a Tuřany.

STL plynovod 100 kPa bude pokračovat na východním okraji stávající zástavby MČ Chrlice s propojením na stávající STL plynovod v ulici Tovární a bude pokračovat podél komunikace po jihovýchodním okraji MČ Tuřany v souběhu s komunikací a páteřním koridorem dopravy a

technických sítí až na severní okraj řešené lokality. V prostoru komunikace II/417 bude trasa ukončena.

Trasy stávajícího STL plynovodu a RS Prefa Chrlice budou zrušeny.

Plynovod STL 400 kPa

Z trasy plynovodu PE d630 budou kryty potřeby nových odběratelů řešené lokality.

Pro přímé zásobení rozvojových ploch bude nutno vybudovat systém STL plynovodů a regulačních stanic podle potřeby a nároků odběrných míst.

Trasa STL plynovod PE d630 bude po výstupu z nové RS vedena podél jižního okraje stávající zástavby MČ Chrlice a areálu Prefa. Z trasy bude napojen areál Prefy.

Stávající RS VTL/STL v tomto areálu bude zrušena.

Trasa bude pokračovat v souběhu s trasou rychlostní komunikace R98 – Jihovýchodní tangenta a bude ukončena u jižního okraje zástavby MČ Dvorská.

Do MČ Dvorská bude provedena nová STL přípojka 400 kPa do stávající regulační stanice STL/NTL.

Stávající STL plynovod PE d110 – 100 kPa do této RS bude zrušen.

Z trasy STL plynovodu 400 kPa je napojena větev plynovodu vedená v souběhu s komunikací navrhovaného obchvatu a páteřním koridorem dopravy a technických sítí a bude ukončena na jihovýchodním okraji území MČ Tuřany.

Při zástavbě ploch v kontaktu s BP VVTL DN 500 Transgas je nutno respektovat režim BP, stanovený vyjádřením provozovatele z 22.6.2005, bod 4, kterým se stanovují odstupové kolmé vzdálenosti od plynovodu, za předpokladu projednání každého zásahu do BP s provozem přepravní soustavy takto :

Pozemky v prostoru označeném :	A	B
- objekty se shromažďovacími prostory	min. 120 m	90 m
-stávající a plánované skupiny staveb	min. 87 m	50 m
- dočasné stavby, sklady a parkoviště	min. 35 m	20 m

Pro přímé zásobení rozvojových ploch bude nutno vybudovat systém STL plynovodů s odpovídajícími RS, rozmístěnými podle potřeby a nároků odběrných míst.

Koncepce urbanistického řešení plně respektuje limitní charakter lokalit anodové ochrany plynového potrubí s ochrannými pásmy 100m. Jedna se nachází na východě mezi obcemi Kobylnice a Ponětovice u Ponětovického potoka, druhá na severu mezi D1 a trasou VVTL v sousedství obytné enklávy Slatinka.

4.4.2.2 ZÁSOBOVÁNÍ ÚZEMÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ :

4.4.2.2.1 VÝCHOZÍ STAV

Území není v současném stavu pokryto kapacitními přívody na bázi VVN. Stávající síť VN 22 kV se nachází na obvodu řešeného území a pokrývá potřebu stávajících odběratelů bez rezervy pro pokrytí masivního nárůstu potřeb nových rozvojových ploch.

Přívodní vedení VN 22 kV jsou vedena v koridoru z nadřazené rozvodny Sokolnice západně od Kobylnice a východně od Šlapanic. Severně od Šlapanic odbočuje vedení směrem k dálniční křižovatce do prostoru BPP Černovická terasa. Samostatnou větví jsou zásobena Dvorská. Letiště je napojeno ze dvou stran samostatnými kabely VN 22 kV, hlavní přívod VN-276 kabelem 3x240 mm² z TR 110/22 kV Sokolnice v trase jižně od letiště, záložní přívod VN 1216 – vrchní vedení v délce 5,95 km směrem ke Slatině je připojené z TR 110/22 kV Líšeň. V rámci rekonstrukce plynové kotelny byla připojena kogenerační jednotka.

4.4.2.2.2 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

V současné době v zájmovém území nedostatek výkonové kapacity pro napojení většího odběru elektrické energie, který je v zájmovém území předpokládán. Realizace potenciálních rozvojových záměrů většího rozsahu v daném území bude podmíněna investicemi do páteřních tras a nových zdrojů na bázi VN a VVN.

Pro napojení zájmového území je nutné vybudovat nová kabelová podzemní a nadzemní vedení a trafostanice o celkové kapacitě cca 100MW. Dále je nutné stávající nadzemní i kabelová vedení 22kV přeložit mimo zájmovou lokalitu a umožnit tím její plnohodnotné využití bez omezení ochrannými pásmy vedení VN. Některá vedení VN 22kV bude nutné uložit do zemních tras.

Z hlediska postupné narůstající spotřeby elektrické energie je vhodné rozdělit výstavbu napojení zájmového území do několika, na sebe přímo navazujících, etap. Současně s těmito etapami je vhodné z hlediska zabezpečení trvalé dodávky el. energie rozdělit napájení do několika nezávislých napájecích okruhů, které budou napojeny z různých trafostanic.

- etapa I. - napojení lokality ze stávající trafostanice na Černovické terase pomocí nově vybudovaného zemního vedení s kapacitou cca 35MW. Doba výstavby je odhadována na 1 – 2 roky.

- etapa II. - napojení lokality z nově vybudované trafostanice v Kobylnicích včetně zemního vedení s kapacitou cca 40MW. Kapacita této trafostanice bude využita i pro lokalitu města Šlapanic, kde bude uvažována rezerva příkonu cca 65MW. Doba výstavby je odhadována na 1 - 2 roky. Tato rozvodna bude využita i pro napájení zóny Šlapanice.

- etapa III. - napojení lokality z nově vybudované trafostanice, která bude umístěná v její těsné blízkosti včetně zemního a nadzemního vedení s kapacitou cca 40MW. Doba výstavby je

odhadována na 2 - 3 roky dle nárůstu skutečné spotřeby, která by měla narůst v dané lokalitě do roku 2015.

Finanční náklady investora spojené s připojením lokality Brno – Tuřany dle požadovaného příkonu vycházejí ze Sbírky zákonů č. 51/2006 „Měrný podíl žadatele o připojení na nákladech spojených s připojením a zajištěním požadovaného příkonu“.

Za odběrné zařízení na distribuční napěťové hladině v soustavě VN zaplatí zákazník dodavatelské společnosti 800 000Kč/1MW příkonu.

Orientační bilance potřeb medií :

Údaje o nárůstu nároků, rozdělených na etapy (návrh, potenciál) byly zpracovány na základě urbanistických ukazatelů, odvozených z propočtů stanovených plošných a kapacitních charakteristik s korekcí dle srovnatelných lokalit a zón. Jsou upřesněny podle konkretizace jednotlivých záměrů jak v zóně Tuřany, tak v zóně Šlapanice. Ukazatelé měrných potřeb na ha se v jednotlivých segmentech liší podle struktury funkčního využití, zejména ve vztahu k podílu rozvojových výrobních ploch. Při stanovení ukazatelů bylo přihlédnuto k neoficiálním dostupným informacím o BPP Černovická terasa.

Údaj, jednotka	ukazatel /ha	návrh	potenciál	celkem
	min.- max.	min.- max	min.- max	min.- max.

Sektor S (sever) - Slatina

- plocha	ha	57,0010	27,8480	84,8490
- prac.přil. počet		354	227	581
- obyvatel počet		532	295	827

• elektrická energie :

příkon	MVA	0,04 - 0,06	2,3 – 3,4	1,1 - 1,7	3,4 - 4,1
--------	-----	-------------	-----------	-----------	-----------

• zemní plyn :

hod. max.	m ³ /hod.	6 - 8	345 - 450	170 - 225	515 - 675
roč.spotř.	tis.m ³ / rok	9 - 12	515 - 685	250 - 335	765 - 1 020

• teplo :

potřeba	MW	0,05 -0,07	2,9 – 4,0	1,4 - 2,0	4,3 - 6,0
---------	----	------------	-----------	-----------	-----------

• telekomunikace :

počet	linek	2,5 - 3,5	140 - 200	70 - 100	210 - 300
-------	-------	-----------	-----------	----------	-----------

Údaj, jednotka	ukazatel /ha	návrh	potenciál	celkem
	min.- max.	min.- max	min.- max	min.- max.

Sektor SV (severovýchod) – Šlapanice – rozvojové plochy C1, C2, D2, F, H :

- plocha	ha	174,3700	51,400	225,7700
- prac.přil. počet		1 985	6 316	8 301

• elektrická energie :

příkon	MVA	0,25 - 0,30	45 – 53	13 - 12	58 - 65
• <u>zemní plyn :</u>					
hod. max.	m ³ /hod.	20 - 22	3 500 – 3 850	1 000 – 1 150	4 500-5 000
roč.spotř.	tis.m ³ / rok	37 - 43	1 900 – 2 250	6 350 – 7 650	8 500-9 900
• <u>teplo :</u>					
potřeba	MW	0,22 -0,25	39 – 44	11 - 12	50 - 56
• <u>telekomunikace :</u>					
počet	linek	1,5 - 2,0	260 - 350	125 - 165	385 - 515

Údaj, jednotka	ukazatel /ha	návrh	potenciál	celkem
	min.- max.	min.- max	min.- max	min.- max.

Sektor SZ (severozápad) Tuřany, B.Ivanovice – rozvojové plochy D1, E

- plocha	ha		23,2900	104,8400	128,1300
- prac.přil.	počet		466	4 521	4 987
• <u>elektrická energie :</u>					
příkon	MVA	0,25 - 0,30	6 – 7	26 - 31	32 - 38
• <u>zemní plyn :</u>					
hod. max.	m ³ /hod.	27 - 30	621 – 384	2 835 – 3 150	3 456-3 840
roč.spotř.	tis.m ³ / rok	35 - 43	825 – 1 000	3 675–4 500	4 500-5 500
• <u>teplo :</u>					
potřeba	MW	0,22 -0,25	5 – 6	23 - 26	28 - 32
• <u>telekomunikace :</u>					
počet	linek	1,5 - 2,0	30 - 50	160 - 210	190 - 260

Sektor JZ (jihozápad) Tuřany, Chrlice – rozvojové plochy A, B, D3

- plocha	ha		358,4300	30,0600	388,4900
- prac.příl. počet			16 017	1 503	17 520
• <u>elektrická energie :</u>					
příkon	MVA	0,25 - 0,30	90 – 105	5 - 10	95 - 115
• <u>zemní plyn :</u>					
hod. max.	m ³ /hod.	60 - 75	21480–26850	1920 – 2400	23400-29250
roč.spotř.	tis.m ³ / rok	95 - 120	34000 – 42800	3100 – 4000	37100-46800
• <u>teplo :</u>					
potřeba	MW	0,30 -0,35	110– 120	10 - 15	120 - 135
• <u>telekomunikace :</u>					
počet	linek	1,0 - 1,5	360 - 540	30 - 45	390 - 585

Sektor L (letišť Tuřany) – bilance převzatý z Výhledové studie letiště Brno Tuřany 2000

		1.etapa	2.etapa	3.etapa	celkem nárůst potřeby
• <u>elektrická energie :</u>					
příkon	MVA	rezerva 0,65,			2,0
• <u>zemní plyn :</u>					
hod. max.	m ³ /hod.	1 320	1 860	3 580	6 760
roč.spotř.	tis.m ³ / rok	1 800	2 400	4 700	8 900
• <u>teplo :</u>					
potřeba	MW	10	15	30	55

4.4.3 SPOJE

4.4.3.1 RADIORELÉOVÉ SPOJE

4.4.3.1.1 VÝCHOZÍ STAV

Řešené území je dotčeno pouze paprskem radioreléové trasy Barvičova – Letiště Tuřany, pro urbanistické řešení nemá zásadní význam.

4.4.3.2 TELEKOMUNIKACE

4.4.3.2.1 VÝCHOZÍ STAV

Systém rozvodů sdělovacích telefonních kabelů je tvořen konfigurací „stromů“. Páteřní sdělovací kabely vedou z přípojných telefonních ústředen do traťových rozvaděčů rozmístěných v řešeném území.

Městské části a obce Chrlice a Tuřany mají své vlastní telefonní ústředny. Obec Dvorská je napojena na ústřednu v Tuřanech.

Z traťových rozvaděčů jsou přípojnými kabely napojeny síťové rozvaděče umístěné v objektech – obytných domech, nebo v objektech průmyslových závodů. Tam jsou ve velké míře instalovány pobočkové telefonní ústředny, na něž jsou zapojeny pobočky v jednotlivých provozech podniků.

Účastnické rozvaděče jsou pak umístěny v jednotlivých objektech po celém území zóny. Do těchto rozvaděčů jsou účastnickými kabely připojeni účastníci jednotné telekomunikační sítě – telefonní přístroje, faxy, případně jiná telekomunikační technika schválená pro provoz na jednotné telekomunikační síti.

Hlavní páteřní kabelové rozvody jsou vesměs kabely úložné. Jsou uloženy ve výkopech a tvárnicových trasách, stejně jako kabely pro síťové rozvaděče. V části hlavních páteřních tras jsou uloženy rezervní HDPE trubky pro možnost zatažení optických kabelů.

Účastnické kabely jsou z větší části kabely úložné, které jsou uloženy ve výkopech a tvárnicových trasách.

Stávající sdělovací kabely jsou kabely úložné nebo závlačné s měděnými, ve výjimečných případech hliníkovými jádry. Telefónica O2 Czech Republic, a.s. nahrazuje postupně kabely s hliníkovými jádry kabely novými s měděnými vodiči.

Místní telefonní sdělovací kabely jsou ukončeny telefonními závěry nebo na páscích KRONE v kabelových skříních, nebo na kabelových konstrukcích. Vodotěsné kabelové závěry jsou upevněny na stěnách objektů.

Oblastí rozvojové zóny prochází také trasy optických kabelů, které spojují jednotlivé telefonní ústředny. Tyto optické kabely jsou v celé délce uloženy v trubkách HDPE ve výkopech, nebo ve stávajících tvárnicových trasách.

V řešeném území se nacházejí i kabelové rozvody a vzdušné trasy Radiokomunikací, a.s. Jedna kabelová trasa je vedena z části Slatina do Tvarožné, druhá ze Slatiny směrem Šlapanice – Dvorska ve směru na Sokolnice.

Vzdušné trasy jsou vedeny převážně z uzlů Hády a Barvičova směr letiště, Hradisko, Šlapanice a Sokolnice.

4.4.3.2.2 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Dle informací, které poskytli pracovníci dokumentace sítí firmy Telefónica O2 Czech Republic, a.s., se v současné době v zájmovém území nenachází žádné zemní ani nadzemní telekomunikační vedení místní ani dálkové sítě, které by bylo nutné překládat do nových tras v souvislosti s předpokládanou výstavbou v zájmové lokalitě. V území je dokumentována kabelizace podél stávajících komunikací, která bude využita popřípadě posílena na požadovanou kapacitu přípojných míst telefonní sítě firmy Telefónica O2 Czech Republic, a.s. dle požadavku zájmového území.

Kapacita telefonních ústředen je dostatečná pro předpokládanou výstavbu a napojení nových účastníků pro provoz hlasových služeb, pevných datových okruhů, včetně napojení na síť internet.

4.4.4 KORIDORY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY :

Pro nové páteřní trasy technické infrastruktury jsou v urbanistickém řešení vyhrazeny koridory v šířce 9 – 12 m, které budou přiřazeny k trasám páteřního komunikačního systému. Budou součástí nezastavitelného veřejného urbánního pásu, ve kterém budou koordinovaně vyhrazeny polohy pro kanalizace pod vozovkami, vedle vozovek bude odstavný pás, na který naváže pás zeleně, oddělující chodník. Na rozmezí odstavného a zeleného pásu budou ukládány potrubní rozvody vody a plynu. Pod chodníky, případně pod trávníky na odvrácené straně od vozovky budou ukládány všechny druhy kabelů. Zelený pás mezi odstavným pruhem a chodníkem bude rezervován pro výsadbu stromořadí.

4.5 ŘEŠENÍ DOPRAVY

4.5.1 CÍL A POSTUP ŘEŠENÍ DOPRAVY V URBANISTICKÉ STUDII

Území řešené v „Urbanistické studii rozvojových zón letiště Brno, Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ zahrnuje katastrální území města Šlapanic, obcí Jiříkovice, Kobylnice, Ponětovice, na území města Brna se řešení dotýká městských částí Brno, Dvorská, Brno, Slatina a Brno, Tuřany. Z hlediska řešení dopravní obsluhy je nezbytné rozšířit řešené území minimálně o obce Blažovice a Prace, které mají jednoznačnou dopravní vazbu na Šlapanice ležící v centru vlastního řešeného území. Pro celé řešené území je pak specifickým znakem skutečnost, že pro všechny obce i města je zcela dominující dopravní vazba na město Brno, jako na nejvýznamnější zdroj a cíl dopravy v širokém okolí.

Takto definované řešené území je pak vymezeno na západě silnicí II. třídy číslo 380 Brno – Hodonín, na severu dálnicí D 1 Praha – Brno - Vyškov, respektive silnicí II. třídy číslo 430 Brno – Holubice – Rousínov – Vyškov a na jihovýchodě uvažovanou silniční tangentou v trase Chrlice – Tuřany - dálnice D 1 - MÚK Holubice.

Z hlediska širších dopravních vztahů jsou pro obsluhu řešeného území nejvýznamnější stávající silnice II. třídy číslo 417 Brno, Tuřany – Křenovice – Slavkov u Brna a číslo 430 Brno – Holubice – Rousínov - Vyškov. Na dálnici D 1 Praha – Brno - Vyškov je přímo napojena pouze městská část Brno, Slatina a letiště Brno, Tuřany, ostatní části řešeného území mají na dálnici D 1 vazbu pouze zprostředkovaně. Dopravní obsluha řešeného území je pak zajišťována, poměrně hustou sítí silnic III. třídy.

Dopravní osou řešeného území je železniční trať číslo 340 Brno - Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště se zastávkami a stanicemi Brno, Slatina, Šlapanice, Ponětovice a Blažovice. Z hlediska hromadné osobní dopravy jsou kromě železniční dopravy tyto i všechny ostatní obce v řešeném území obsluhovány regionálními i městskými autobusy v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK).

Mezinárodní letiště Brno, Tuřany je potenciálně zcela dominantním dopravním zařízením, minimálně celokrajského až celorepublikového významu. Kromě chartrových letů je na letišti zatím provozována jen jedna pravidelná letecká linka Brno – Londýn.

Rozsah dopravní infrastruktury je pro současné funkce v řešeném území více než dostatečný, pro výhledové funkce ho však bude nutno modifikovat a zlepšit jeho dopravně technické parametry.

Pro návrh dopravního řešení je důležitý nejen rozsah a kvalita dopravní infrastruktury, ale také současné a pro výhled odvozené tranzitní přepravní vztahy přes řešené území i přepravní vztahy jednotlivých sledovaných obcí, respektive uvažovaných rozvojových zón.

Při zpracování dopravního řešení se vycházelo především z následujících podkladů :

- Aktualizovaná verze Územního plánu města Brna (OÚPR MMB),
- Územní generel letiště Brno – Tuřany (AGA-LETIŠTĚ, s.r.o. 1993),
- Studie rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice (Dopravoprojekt Brno, a.s. 1999)
- ÚP města Šlapanice, změn č.1, 2, 4 a nepro.č.3, (Ateliér URBI spol, s.r.o 1999 až 2002),
- Výhledová studie letiště Brno – Tuřany (ÚPP, PAROLII s.r.o.; 2000),
- ÚPO Sokolnice – návrh (Ateliér PROJEKTIS Brno; 2001)
- Studie jihovýchodní tangenty města Brna (ÚPP, PK Ossendorf s.r.o., 2001),
- Dopravní stavby na Černovické terase (DÚR, Ossendorf s.r.o.; 2001 – 2004),
- Územní generel letiště Brno – Tuřany, (ÚPD, AGA - LETIŠTĚ, s.r.o. 2002),
- ÚPD Černovická terasa (Ateliér URBI spol, s.r.o.; 2002),
- Generel dopravy Jihomoravského kraje (IKP Consulting Engineers; 2003),
- ÚPO Kobylnice – návrh (Ateliér URBI spol, s.r.o; 2003)
- Napojení Černovické terasy na D1 (DÚR, Dopravoprojekt Brno, a.s. 2004),
- Průzkumy a rozborů k novému ÚPmB (Arch Design, s.r.o. 2004)
- Studie přeložky trati Brno - Přerov na územní JMK (SUDOP Praha, 2004).
- ÚPO Jiříkovice – návrh (Ateliér URBI spol, s.r.o.; 2004)
- Dopravně urbanistická studie obchvatu Tuřan (ÚPP, PK Ing.Novák, 2004),
- Územní prognóze JMK (UAD STUDIO, s.r.o & Atelier ERA; 2004)
- Urbanistická studie MČ Brno – Tuřany (ÚPP, Atelier ERA; 2004),
- Urbanistická studie rozvojových zón letiště Brno - Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice - návrh (UAD STUDIO, s.r.o. pro Kovoprojektu Brno a.s., 2005),
- Urbanistická studie Strategické průmyslové zóny Brno - Tuřany (UAD STUDIO, s.r.o. pro Kovoprojektu Brno a.s., 2006).

Cílem dopravního řešení „Urbanistické studie rozvojových zón letiště Brno - Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ je komplexně posoudit možnosti a důsledky územního rozvoje v řešeném území z hlediska uspokojení pravděpodobných nároků na dopravní obsluhu.

Bylo zřejmé, že při naplnění záměrů Jihomoravského kraje a města Brna podstatně zvýšit počet cestujících na mezinárodním letišti Brno, - Tuřany a k předpokládanému územnímu rozvoji doprovázenému velkým růstem počtu pracovních příležitostí, bude pro řešené území zásadním problémem zajištění přiměřené dopravní obsluhy a bude tedy pro uvažovaný rozvoj limitující kapacita výhledové komunikační sítě.

Pro nalezení optimálního dopravně urbanistického řešení bylo využito i dopravní modelování intenzit IAD, při kterém se postupovalo v následujících konkrétně krocích :

- nejprve byly odvozeny dopravní nároky všech stabilizovaných i potencionálních rozvojových zón v řešeném území, které sloužily ke zpracování matic přepravních vztahů,
- pomocí dopravního modelu pak byly odvozeny pravděpodobné intenzity IAD na výhledové komunikační síť v řešeném území a v jeho bezprostředním okolí,
- modelované intenzity IAD byly porovnány s orientačními kapacitami jednotlivých úseků výhledové komunikační sítě a případně bylo upraveno jejich šířkové uspořádání.

Jako limitující se ukázala kapacita plánované útvarové mimoúrovňové křižovatky MÚK D 1 x Tuřanka – Řipská, jejíž dopravně technické řešení však již nelze zásadním způsobem měnit.

V dalším řešení bylo proto nutno pokračovat některým z následujících způsobů :

- **omezit** územní rozvoj v řešeném území podle kapacity plánované výhledové komunikační sítě (doporučení Dopravoprojektu, zpracovatele projektu ÚMÚK D 1 x Tuřanka - Řipská),
- **upravit** plánovanou výhledovou komunikační síť a podle její kapacity **omezit** územní rozvoj v řešeném území (byly sestaveny různé scénáře územního rozvoje),
- **doplnit** výhledovou komunikační síť a podle její kapacity **omezit** územní rozvoj v řešeném území (byly sestaveny různé alternativy územního rozvoje),
- **doplnit a upravit** výhledovou komunikační síť tak, aby její kapacita vyhověla dopravním nárokům všech stabilizovaných i potencionálních rozvojových zón v řešeném území (byly sestaveny různé varianty výhledové komunikační sítě).

Vzhledem ke složitosti dopravního řešení v předmětném území, byl přijatelný územní rozvoj hledán i za použití metod dopravního modelování. Výsledné výhledové dopravně urbanistické řešení bylo odvozováno postupnou optimalizací a návazně zpřesněno iteračním postupem.

Postupná optimalizace dopravně urbanistického řešení

V první fázi dopravně urbanistického řešení byla vypracována řada variant výhledové komunikační sítě a několik alternativ možného územního rozvoje. Jejich systémovou kombinací pak vznikly jednotlivé scénáře komplexního územního rozvoje označené A, B, C, ...Y Z. Tyto scénáře pak byly postupně posuzovány z hlediska kapacity komunikační sítě, s cílem nalézt optimální dopravně urbanistické řešení.

V tomto případě se tedy jednalo o více méně tradiční využití dopravního modelu, při kterém výstupy z dopravního modelování slouží především k dokumentaci navrženého řešení.

Tímto způsobem hledané výsledné dopravně urbanistické řešení je podrobněji popsáno a dokumentováno v samostatné dílčí části urbanistické studie „Stanovení zásad dopravního a urbanistického řešení“ označené jako etapa 2a.

PŘEHLED SCÉNÁŘŮ ÚZEMNÍHO ROZVOJE V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Označení scénáře	Dopravní řešení	Využití rozvojových ploch			Letiště Brno, Tuřany
		stávajících	podle ÚPN	potenciálních	
A	varianta I.	úplné	úplné	částečné	1 mil. cest.
B	varianta I.	úplné	částečné	žádné	4 mil. cest.
C	varianta II.	úplné	úplné	bez Tuřan	1 mil. cest.
D	varianta II.	úplné	částečné	částečné	4 mil. cest.
E až X	variabilní	úplné	úplné	včetně Tuřan bez Tuřan	1 mil. až 4 mil. cest.
Y	výhledové	úplné	úplné	včetně Tuřan	1 mil. cest.
Z	výhledové	úplné	úplné	včetně Tuřan	4 mil. cest.

Protože při hledání optimálního dopravně urbanistického řešení bylo dosaženo poměrně nadějných výsledků, přistoupilo se k náročnějšímu komplexnímu způsobu zpracování, při kterém se výsledné řešení hledalo metodou iterace.

Stanovení dopravně urbanistického řešení iterací

Při tomto způsobu zpracování se předpokládaly v řešeném území dvě alternativy územního rozvoje ve stabilizovaných i potencionálních rozvojových zónách (bez zón v Tuřanech / včetně zón v Tuřanech). Výhledová komunikační síť byla postupně upravována, doplňována a měněna tak, aby vyhovovala dopravním nárokům každé z obou alternativ územního rozvoje.

V tomto případě tedy nebyl dopravní model použit jen k dokumentaci navrženého řešení, nýbrž sloužil jako plnohodnotný nástroj projektování, kdy výsledky dopravního modelování interaktivně ovlivňují a usměrňují výsledné dopravně urbanistické řešení.

Na základě odvozených dílčích řešení a jejich projednání na úrovni pořizovatele i dotčených organizací, byly provedeny potřebné korekce územního rozvoje a výhledové komunikační sítě :

- **omezení** rozvoje letiště Brno – Tuřany na max. 4,0 mil. odbavených cestujících za rok,
- **úprava** územního rozvoje změnou rozmístění dopravně nejnáročnějších aktivit a korektury výhledové sítě komunikací s cílem vytvořit optimální podmínky pro automobilovou dopravu,
- **doplnění** výhledové sítě komunikací tak, aby tato lépe odpovídala rozložení nových aktivit,
- **regulace** (omezení) provozu nákladní dopravy na vybraných úsecích komunikací.

Pro výše uvedeným způsobem doplněnou výhledovou komunikační síť a pro obě upravené alternativy územního rozvoje byl vypracován dopravní model IAD. Jako výsledky dopravního modelování je ve studii přiloženo celkem 14 pentlogramů, ve kterých jsou znázorněny intenzity IAD za jednoznačně definovaných dopravně urbanistických podmínek.

Kromě pravděpodobných intenzit IAD v obou základních variantách výhledové komunikační sítě lze dopravně inženýrským rozbohem a porovnáním modelovaných intenzit IAD odvodit dopady navrhovaného územního rozvoje, zdůvodnit potřebu atraktivní a kapacitní hromadné dopravy, kvantifikovat přerozdělení intenzit IAD v jednotlivých variantách komunikační sítě a tedy i dopady realizace Jihovýchodní silniční tangenty propojující přes řešené území dálnice D1 a D2, VMO Brno v úseku Jihlavská – Komárov – Černovice – Židenice – Husovice, nebo přímého propojení silnice I / 51 (doposud II / 380) s místní komunikací v ulici Průmyslové.

ALTERNATIVY VYUŽITÍ ÚZEMÍ A VARIANTY KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ VE VÝHLEDU

Varianty komunikační sítě		A	B	C	D	.1	.2
Využití území	Využití území ve výhledu (2030) (matice přeprav. vztahů, dělba práce)	bez JVT	včetně JVT	bez VMO	bez propoj.	jen stabil.	jen rozvoj
X	bez letiště, bez rozvoj. ploch, bez Tuřan	-	-	-	-	-	-
alt. 2	4 mil.cest., bez Tuřan, horší MHD	2 A	-	-	-	-	-
alt. 3	4 mil.cest., bez Tuřan, lepší MHD	3 A	3 B	3 C	3 D	3 A.1	3 A.2
alt. 4	4 mil.cest., včetně Tuřan, horší MHD	-	4 B	-	-	-	-
alt. 5	4 mil.cest., včetně Tuřan, lepší MHD	5 A	5 B	5 C	5 D	5 B.1	5 B.2

Výsledky modelování dopravně urbanistického řešení

Podle odvozených intenzit IAD je pravděpodobné, že v urbanistické studii navržená, výhledová komunikační síť bude schopna uspokojivě zajistit přiměřenou dopravní obsluhu všech navrhovaných rozvojových zón při jejich předpokládaném funkčním využití.

Posuzovány byly jednotlivé úseky komunikační sítě, pro kapacitu křižovatek však bude rozhodující nejen jejich stavební řešení, ale vzhledem k monofunkčnímu využití rozvojových zón také skutečné velikosti a časový průběh dopravních špiček.

Důležitou podmínkou funkčnosti navržené komunikační sítě však je, že se výrazněji nezvýší dopravní nároky uvažovaných rozvojových zón a že v době realizace všech rozvojových zón bude komunikační síť zprovozněna v celém navrhovaném rozsahu a také, že atraktivní a kapacitní hromadná osobní doprava příznivě ovlivní dělbu přepravní práce mezi HOD a IAD.

V dopravním řešení předkládané „Urbanistické studii rozvojových zón letiště Brno, Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ je pak výsledné etapové i výhledové dopravně urbanistické řešení dopracováno pro jednotlivé druhy dopravy standardním způsobem, v členění :

- letecká doprava na letišti Brno - Tuřany,

- železniční doprava a vlečky,
- silniční a dálniční doprava,
- cyklistická doprava a pěší provoz,
- hromadná osobní doprava (IDS JMK),

Dopravní řešení ve výhledu

V řešeném území se ve výhledu předpokládají následující významné dopravní stavby :

- dostavba technické infrastruktury letiště Brno, Tuřany s kapacitou 4,0 mil. cest./ rok,
- nová železniční trasa Brno – Přerov, přes řešené území v zářezu, rovnoběžně s osou VPD ve vzdálenosti 550 m, se zastávkou Brno, letiště přímo u odbavovací budovy,
- nová tramvajová trať v ulici Řipské, v trase k letišti Brno, Tuřany a do Šlapanic,
- rozšíření stávající dálnice D1 a nová útlarová MÚK D1 x Tuřanská – Řipská,
- Jihovýchodní tangenta (D2 – D1) propojená s Jihozápadní tangentou (D1 – D2),
- čtyřpruhová místní komunikace v ulici Průmyslové, napojená na VMO Brno,
- dvoupruhová místní komunikace s tramvajovou tratí v ulici Řipská (nebo s BUS pruhy),
- plánované silniční obchvaty obcí Dvorská, Kobylnice, Slatina, Tuřany a města Šlapanic.

Dopravní řešení v etapě

Dopravní řešení v etapě se od řešení ve výhledu liší pouze tím, že se v něm neuvažuje :

- nová železniční trasa Brno – Přerov, se zastávkou Brno, letiště přímo u odbavovací budovy,
- nová tramvajová trať v ulici Řipské, v trase do Šlapanic,
- Jihovýchodní tangenta (D2 – D1) propojená s Jihozápadní tangentou (D1 – D2).

4.5.2 DOPRAVNÍ NÁROKY JEDNOTLIVÝCH ROZVOJOVÝCH ZÓN

Stanovení dopravních nároků rozvojových zón

Předpokládané nároky na dopravní obsluhu jednotlivých rozvojových zón byly odvozeny z velikosti jejich ploch a předpokládaného funkčního využití, na základě orientačních ukazatelů ověřených v obdobných lokalitách a odsouhlasených v průběhu prací. Hodnoty těchto ukazatelů jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Z těchto dílčích údajů byly pro jednotlivé rozvojové plochy stanoveny pravděpodobné nároky na zajištění jejich přiměřené dopravní obsluhy, které jsou vyjádřeny počtem železničních vagonů, nákladních automobilů, autobusů a osobních automobilů.

Odvozené orientační dopravní nároky všech rozvojových ploch v území řešeném v této studii jihovýchodního sektoru města Brna v etapě, výhledu i v dlouhodobém výhledu využití území jsou uvedeny v samostatné tabulkové části.

Při stanovení potřebného počtu autobusů a osobních automobilů se vychází z denního průměru počtu cestujících v autobusech (průměrně 20 cestujících ve vozidle) i v osobních automobilech (průměrně 1,5, výjimečně pak 1,0 osob ve vozidle). Při výpočtu je však třeba zohlednit též předpokládanou dělbu přepravní práce, která může svým způsobem odrážet dosaženou atraktivnost nabízené hromadné osobní dopravy do řešeného území.

ORIENTAČNÍ UKAZATELE DOPRAVNÍCH NÁROKŮ ROZVOJOVÝCH ZÓN

Kód	Předpokládané využití území zóny	obyvatelé / ha	ID:HD	pracovníci / ha	ID:HD	návštěvníci / ha	ID:HD	obsazenost auto	BUS	vag. / ha	N a / ha
V 1	strategický investor	x	x	45	50 : 50	x	x	1,5	20	1,3	3,5
V 2	logistické centrum	x	x	20	60 : 40	x	x	1,0	20	3,0	30,0
V 3	továrna	x	x	50	50 : 50	x	x	1,5	20	0	2,5
V 4	malý podnik	x	x	60	60 : 40	x	x	1,0	20	0	1,5
B	bydlení	130	60 : 40	4	50 : 50	13	60 : 40	1,5	20	x	x
S	smíšené funkce	72	60 : 40	18	50 : 50	7	60 : 40	1,0	20	x	x
R	rekreace	x	x	indiv.	60 : 40	indiv.	60 : 40	1,5	20	x	x
O	občan. vybavenost	x	x	indiv.	50 : 50	indiv.	50 : 50	1,0	20	x	x
N	zvláštní plochy	x	x	indiv.	50 : 50	indiv.	60 : 40	1,5	20	x	x
DL	mezinárodní letiště	x	x	indiv.	70 : 30	indiv.	70 : 30	1,5	20	x	x

Strategický investor (V1) zpravidla zabírá plochu 150 - 200 ha, pro logistické centrum (V2) se předpokládá plocha 25 - 40 ha, výroba na ploše 5 - 10 ha se z hlediska bilancí považuje za továrnu (V3) a výroba na ploše cca 1 ha za malý podnik (V4).

Jako ukázka pracovního postupu je popsáno bilancování orientačních dopravních nároků Strategické průmyslové zóny Brno - Tuřany, kdy se postupovalo následujícím způsobem :

- rozvojová zóna č. 220 má 237 ha, jedná se tedy o strategického investora, kód V1,
- ukazatel 45 pracovníků na 1 ha plochy, tedy $237 \times 45 = 10\,665$ pracovníků,
- podíl IAD na dojížděci 50 %, tedy $10\,665 \times 0,5 = 5\,332$ dojíždějících za den osobními auty,
- průměrná obsazenost automobilu 1,5 osoby, tedy $5\,332 : 1,5 = 3\,555$ osobních aut za den,
- podíl HOD na dojížděci 50 %, tedy $10\,665 \times 0,5 = 5\,332$ dojíždějících za den HOD,
- průměrná obsazenost autobusu 20 cestujících, tedy $5\,332 : 20 = 267$ autobusů za den,
- ukazatel 3,5 nákladních aut na 1 ha plochy, tedy $237 \times 3,5 = 830$ nákladních aut za den,
- ukazatel 1,3 žel. vagónů na 1 ha plochy, tedy $237 \times 1,3 = 308$ žel. vagónů za den,

Z uvedeného vyplývá, že dopravní obsluha Strategické průmyslové zóny Brno - Tuřany bude vyžadovat a tedy zatíží území provozem cca 7 110 osobních automobilů, 534 autobusů, 1 660 nákladních automobilů a 616 železničních vagónů za den v obou směrech jízdy.

Prakticky to znamená, že na příjezdové komunikaci je třeba očekávat minimálně cca 9 300 motorových vozidel / 24 hodin v obou směrech, při podílu těžké dopravy 24 %. Uvedené hodnoty jsou pochopitelně jen velmi přibližné, protože vycházejí pouze z analogie a předběžně uvažovaného využití bilancovaného území.

Veškeré dopravně urbanistické bilance byly prováděny pro jednotlivé rozvojové zóny a teprve poté byly hodnoty sumarizovány do vymezených rozvojových sektorů území. Za tímto účelem bylo podle možností a způsobu dopravní obsluhy řešené území rozděleno do sedmi, dopravně relativně autonomních rozvojových sektorů, kterými jsou :

- Jihozápadní rozvojový sektor na území západně od stávající silnice II / 380 Brno - Hodonín, mezi touto silnicí a zastavěným územím Chrlíc,
- Jižní rozvojový sektor na území jižně od letiště Brno - Tuřany, mezi stávající silnicí II / 380 a navrhovanou Jihovýchodní tangentou,
- Severovýchodní rozvojový sektor na území severně od letiště Brno - Tuřany, mezi silnicí III / 15289 a zastavěnou částí města Šlapanice
- Severní rozvojový sektor na území severně od letiště Brno - Tuřany, mezi stávající silnicí III / 15283 a silnicí III / 15289,
- Severozápadní rozvojový sektor ležící na území západně od stávající silnice III / 15283, mezi dálnicí D1 a novou, s dálnicí rovnoběžnou komunikací,
- Západní rozvojový sektor ležící na území západně od budoucího silničního obchvatu Tuřan, mezi touto silnicí a zastavěným územím Tuřan,
- Letiště Brno - Tuřany a rozvojové zóny na území s letištem bezprostředně souvisejícím.

ORIENTAČNÍ DOPRAVNÍ NÁROKY ROZVOJOVÝCH PLOCH - ETAPA

Sektor území	Bilancovaný počet osob				Žel. vagónů	V obou směrech jízdy / den			
	obyv.	prac	návštěv	celkem		N	BUS	O	celkem
Jihozápadní	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jižní	0	10 665	0	10 665	616	1 660	534	7 110	9 304
Severovýchodní	0	2 950	0	2 950	358	3 750	134	2 658	6 542
Severní	0	466	0	466	140	1 398	18	558	1 974
Severozápadní	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Západní	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Letiště Brno, Tuřany	0	1 600	6 000	7 600	40	160	228	7 560	7 948
Etapa celkem	0	15 682	6 000	21 682	1 154	6 968	914	17 886	25 768

ORIENTAČNÍ DOPRAVNÍ NÁROKY ROZVOJOVÝCH PLOCH - VÝHLED

Sektor území	Bilancovaný počet osob				Žel. vagónů	V obou směrech jízdy / den			
	obyv.	prac	návštěv	celkem		N	BUS	O	celkem
Jihozápadní	631	6 240	113	6 985	144	2 014	338	5 006	7 358
Jižní	121	11 398	24	11 531	616	1 722	576	7 760	10 057
Severovýchodní	400	3 669	7 519	11 588	434	4 510	484	12 846	17 841
Severní	0	466	0	466	140	1 398	18	558	1 975
Severozápadní	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Západní	430	192	43	665	0	0	28	604	632
Letiště Brno, Tuřany	0	3 700	24 000	27 700	110	260	808	26 160	27 228
Výhled celkem	1 583	25 665	31 687	58 935	1 444	9 904	2 252	52 934	65 091

Dopravní nároky ve výhledu zahrnují též dopravní nároky odvozené pro etapu rozvoje území.

DOPRAVNÍ NÁROKY ROZVOJOVÝCH PLOCH - DLOUHODOBÝ VÝHLED

Sektor území	Bilancovaný počet osob				Žel. vagónů	V obou směrech jízdy / den			
	obyv.	prac	návštěv	celkem		N	BUS	O	celkem
Jihozápadní	1 866	6 275	237	8 377	144	2 014	394	6 426	8 834
Jižní	121	11 403	62	11 586	616	1 722	576	7 812	10 110
Severovýchodní	400	7 299	7 519	15 218	390	6 374	662	15 542	22 577
Severní	0	3 705	0	3 705	292	3 162	170	3 250	6 582
Severozápadní	0	1 623	0	1 623	0	162	82	1 082	1 325
Západní	430	192	43	665	0	0	28	604	632
Letiště Brno, Tuřany	0	9 292	24 000	28 646	188	1 100	846	27 020	28 966
Dlouhodobý výhled	2 817	35 142	31 861	69 820	1 828	14 536	2 758	61 734	79 028

Dopravní nároky v dlouhodobém výhledu zahrnují též dopravní nároky odvozené pro etapu a pro výhled rozvoje území.

4.5.3 LETECKÁ DOPRAVA NA LETIŠTI BRNO - TUŘANY

Významným dopravním zařízením v řešeném území je veřejné mezinárodní letiště Brno - Tuřany, které je v současné době v majetku Jihomoravského kraje a jeho provozovatelem je akciová společnost Letiště Brno. Provozovatelem leteckých radiových zabezpečovacích zařízení je pak Řízení leteckého provozu (ŘLP) České republiky. Areál letiště je situován 7,5

km jihovýchodně od centra města Brna a jeho dopravní obsluhu veřejnou hromadnou dopravou zajišťuje jedna autobusová linka MHD.

V současné době je z Letiště Brno - Tuřany zajišťováno zatím velmi málo pravidelných leteckých linek, ale o dalších leteckých linkách z Brna do významných evropských distancí se intenzivně jedná. Letiště je tak využíváno především pro nepravidelnou dopravu (charterové lety), většinou do rekreačních oblastí. Kromě toho se zde nepravidelně uskutečňuje několik nákladních letů týdně.

Letiště Brno - Tuřany má však předpoklady pro rozvoj leteckého provozu jak v osobní, tak i v nákladní dopravě.

ROČNÍ VÝKONY LETIŠTĚ BRNO, TUŘANY V LETECH 1995 - 2004

Rok	Pohyby letadel	Odbavených cestujících	Přepraveného zboží
1995	8 000 pohybů	87 000 cestujících	3 300 tun zboží
1996	8 500 pohybů	123 000 cestujících	3 150 tun zboží
1997	9 300 pohybů	138 000 cestujících	2 800 tun zboží
1998	8 150 pohybů	110 000 cestujících	1 600 tun zboží
1999	7 900 pohybů	128 000 cestujících	1 900 tun zboží
2000	6 300 pohybů	113 000 cestujících	1 850 tun zboží
2001	8 150 pohybů	129 000 cestujících	tun zboží
2002	12 600 pohybů	157 000 cestujících	tun zboží
2003	16 600 pohybů	166 000 cestujících	tun zboží
2004	17 800 pohybů	172 000 cestujících	tun zboží

Technické parametry mezinárodního letiště Brno - Tuřany

Kódové označení letiště pro potřeby leteckého provozu je LKTB

Umístění vztažného bodu letiště (VB) : v ose RWY 10 / 28

Zeměpisné souřadnice VB : 49°09'05'' N, 16°42'01'' E,

Nadmořská výška letiště : 237 m / 777 ft,

Vztažná teplota letiště : 24,6° C

Stávající dráhový systém letiště : RWY 10 / 28, 2 650 x 60 m

Výhledový dráhový systém letiště : RWY 10 / 28, 3 100 x 60 m

Na letišti je povolený provoz podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) i podle přístrojů (IFR).

Provozní statut RWY 10 : přístrojová RWY pro přesné přiblížení I. kategorie,

Provozní statut RWY 28 : přístrojová RWY pro přesné přiblížení II. nebo III. kat.

Betonové i travnaté pojezdové dráhy mají šířku 18, 20 nebo 22 metrů.

Letiště je vybaveno radionavigačními a přistávacími zařízeními :

VOR / DME, NDB (před THR RWY 28, ILS 28, CAT I, DME 28, OM, MM (před THR RWY 28), L (před THR RWY 28), VDF, TAR a SSR.

Vztažné výšky OP s výškovým omezením :

- průměrná nadmořská výška pohybové plochy letiště je 234 m,
- nadmořská výška počátků OP vzletových a přiblížovacích prostorů :
RWY 10 vzletový prostor 235 m, přiblížovací prostor 233 m
RWY 28 vzletový prostor 233 m, přiblížovací prostor 235 m

Letiště je vybaveno provozním zázemím, které odpovídá dosahovaným přepravním výkonům, s výjimkou hangárovacích prostorů a prostorů pro provádění oprav a údržby letadel.

Letištní ochranná pásma

Pro letiště je ve smyslu zákona nutno, podle předpisu L – 14 OP, stanovit a rozhodnutím příslušného stavebního úřadu vyhlásit následující ochranná pásma :

OCHRANNÁ PÁSMA UŽŠÍHO OKOLÍ LETIŠTĚ

- A. OP se zákazem staveb pozůstává z :
 - a) OP provozních ploch letiště,
 - b) OP zájmového území letiště,
- B. OP s výškovým omezením pozůstává z :
 - a) OP vzletových prostorů,
 - b) OP přiblížovacích prostorů,
 - c) OP vodorovné roviny,
 - d) OP kuželové plochy,
 - e) OP přechodových ploch
- C. OP proti nebezpečným a klamavým světlům.
- D. OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN.

OCHRANNÁ PÁSMA ORNITOLOGICKÁ

- A. Vnitřní ornitologické OP.
- B. Vnější ornitologické OP.

OCHRANNÁ PÁSMA LETECKÝCH RADIOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ

- a) OP přehledové části kombinovaného okrskového a přesného přiblížovacího radaru,
- b) OP přesné přiblížovací části kombinovaného okrskového a přesného přiblížovacího radaru,
- c) OP radiového systému blízké navigace,
- d) OP přistávacích radiových majáků,
- e) OP nesměrového majáku,
- f) OP radiového návěstidla,
- g) OP měřiče vzdálenost,
- h) OP VKV zaměřovací stanice.

Letiště má vyhlášená ochranná pásma rozhodnutím MD č.j. 26923 / 67 – 20 ze dne 15.1. 1968, která chrání rozvoj letiště uvažovaný v 60 - tých letech (RWY 10 / 28 a RWY 15 / 33).

Tato ochranná pásma letiště Brno Tuřany byla v roce 1990 a následně v roce 1994 novelizována podle nových předpisů (L – 14 OP) a podle aktualizovaných záměrů rozvoje letiště. Novelizovaná ochranná pásma jsou vztažena ke stávajícímu dráhovému systému RWY 10 / 28 přičemž se uvažuje s jejím prodloužením o 450 m směrem východním na 3 100 m.

Rozvoj letecké dopravy na letišti Brno - Tuřany

Jihomoravský kraj i statutární město Brno mají vážný zájem o rozvoj leteckého provozu na mezinárodním letišti Brno, Tuřany, jak v osobní tak v nákladní dopravě.

Při stávající jedné vzletové a přistávací dráze (VPD) je kapacita letiště 8 až 10 milionů odbavených cestujících a cca 200 000 tisíc tun zboží za rok. Podle Územního generelu letiště Brno, Tuřany (zpracovatel AGA – Letiště s.r.o. 1993) se v návrhovém období do roku 2030 uvažuje s 1,0 mil. odbavených cestujících, v dlouhodobém výhledu až se 4,0 mil. odbavených cestujících za rok.

ETAPY ROZVOJE MEZINÁRODNÍHO LETIŠTĚ BRNO, TUŘANY

Navrhovaná úprava	Pohybů letadel / rok	Odbavených cestujících / rok	Přepraveného zboží / rok	Předpokládá se, že úprava vyhoví
1. etapa	cca 15 000	330 000	10 000 tun	- do roku 2010
2. etapa	cca 30 000	1 000 000	50 000 tun	- do roku 2030
3. etapa	cca 75 000	4 000 000	100 000 tun	- dlouhodobá rezerva
maximum	cca 150 000	8 až 10 mil.	až 200 000 tun	- maximum při jedné VPD

Po projednání variant rozvoje provozu na letišti Brno, Tuřany se zástupci pořizovatele a dotčených orgánů i organizací bylo dohodnuto, že do urbanistické studie bude zpracováno jako maximum řešení odpovídající 4,0 mil. odbavených cestujících a 50 000 tun zboží za rok.

Předpokládaný rozvoj osobní letecké dopravy neznamena pro řešené území žádné další územní nároky, protože i pro dlouhodobý výhled postačí jedna vzletová a přistávací dráha a dostavba letištních provozních zařízení se bude realizovat na stávajících pozemcích letiště. Případné dosažení plánovaných vysokých objemů osobní dopravy však může vyvolat podstatně zvýšené nároky na dopravní obsluhu letiště individuální i hromadnou osobní dopravou a zejména požadavky na parkování osobních automobilů. Rozvoj osobní letecké dopravy by se pochopitelně projevil i v růstu intenzity provozu na přilehlých silnicích a dálnicích.

Výraznější dopad na celkové řešení však může mít rozvoj nákladní letecké dopravy, který by pravděpodobně generoval intenzivní výstavbu výrobních, skladových a dopravních areálů v bezprostřední blízkosti letiště, zejména v rozvojových zónách ležících severně od letiště.

Dopravní obsluha letiště Brno - Tuřany automobilovou dopravou z dálnice D 1 je zajištěna prostřednictvím útvarové MÚK D 1 x Tuřanka - Řipská. Činnosti vyžadující dopravní obsluhu těžkými vozidly budou umístěny na severozápadní straně území s napojením na dálnici D 1 přes Tuřanku, kdežto příjezd osobních automobilů k letištní odbavovací budově je orientován spíše přes ulici Řipskou. Pro zachování důstojného přístupu k odbavovací budově letiště se navrhuje vyloučit z tohoto prostoru nákladní vozidla dopravně regulačními opatřeními.

Na město Brno bude areál letiště napojen především významnými místními komunikacemi v ulicích Průmyslová, spíše pro nákladní vozidla a v Řipské pro osobní automobily a MHD. K dopravní obsluze z ostatních směrů slouží poměrně hustá síť silnic a místních komunikací.

Pro zabezpečení atraktivní a kapacitní dopravní obsluhy letiště Brno, Tuřany hromadnou osobní dopravou vznikne ve výhledu před odbavovací budovou významný uzel IDS JMK. V tomto prostoru budou zastávky integrované železniční dopravy, tramvajové dopravy, autobusové dopravy MHD, regionální autobusové dopravy a stanoviště veřejné taxislužby.

Technické parametry mezinárodního letiště Brno - Tuřany

Konkrétní výhledové požadavky na provozní parametry a technické vybavení letiště Brno, Tuřany nebudou vycházet jen z počtu odbavených cestujících a objemu přepraveného zboží, ale zejména z jeho statutu mezinárodního letiště a ze standardů technického vybavení, které budou u letišť tohoto typu požadovány leteckými předpisy .

Pro výhledový provoz se na letišti Brno, Tuřany předpokládá :

- prodloužení betonové hlavní vzletové a přistávací dráhy na 3 100 m,
- prodloužení travnatého pásu podél hlavní vzletové a přistávací dráhy na 3 460 m,
- výstavba nových a rozšíření stávajících pojezdových drah ze současných 18,75 m na 23 m,
- výstavba odbavovacích i manipulačních ploch a zvýšení únosnosti pohybových ploch,
- rekonstrukce stávající a výstavba nové, plnohodnotně vybavené odbavovací haly,
- výstavba zóny pro odbavení nákladů v západní zóně areálu letiště,
- postupná výstavba hangárů s příslušenstvím v severovýchodní části areálu letiště,
- dostavba a rozšíření zóny technicko provozních služeb leteckého provozu,
- rekonstrukce přibližovacích a dráhových světelných systémů,
- postupná aktualizace a obnova radionavigačních a přistávacích zařízení i zařízení pro řízení letového provozu v soulad s vývojem v této oblasti,
- realizace průmyslových zón v prostoru volného ekonomického rozvojového území.

4.5.4 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A VLEČKY

Řešeným územím prochází železniční trať (Uherské Hradiště – Kunovice –) Veselí nad Moravou - Bzenec – Kyjov – Slavkov - Blažovice – Brno, označena pro potřeby veřejných jízdních řádů číslem traťového oddílu 340. Tato celostátní rychlíková trať II. kategorie je určena pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu, po které kromě nákladních, osobních a spěšných vlaků jezdí i expresní vlaky a rychlíky. Stanicemi a zastávkami v řešeném území však spěšné vlaky a rychlíky pouze projíždějí, nejbližšími stanicemi kde tyto vlaky zastavují je Brno, hlavní nádraží a Slavkov u Brna.

Celková délka traťového úseku Veselí nad Moravou - Brno, hlavní nádraží je 92,3 km a je ho možno charakterizovat následujícími základními dopravně technickými parametry.

Počet traťových kolejí :

- v úseku Veselí nad Moravou – Odbočka Slatinská 2 traťové koleje (délka 85,6 km)
- v úseku Odbočka Slatinská – Brno, hlavní nádraží 1 traťová kolej.. (délka 6,2 km)

Největší délka vlaků nákladní dopravy :

- v úseku Veselí nad Moravou – Brno, Slatina 600 m
- v úseku Brno, Slatina – Brno, hlavní nádraží 450 m

V kontaktní zóně řešeného území jsou v současné době provozovány následující železniční stanice a zastávky :

- stanice Slatina, která je vybavena pro osobní i nákladní dopravu a připojuje se do ní několik, dále podrobně specifikovaných vleček,
- stanice Šlapanice, která je vybavena pro osobní i nákladní dopravu a je do ní zaústěna i vlečková kolej, ale vlečka již řadu let není provozována,
- zastávka Ponětovice, která je jen částečně vybavena pro osobní dopravu,
- stanice Blažovice, která je vybavena pro osobní i nákladní dopravu, připojuje se do ní vlečka Cementáren a vápenek Mokrá a spojka Blažovice – Holubice na trať č. 300 Brno – Přerov.
- stanice Brno, Chrlice, která je vybavena pro osobní i nákladní dopravu, připojuje se do ní vlečka

Brno, Slatina je mezilehlá železniční stanice na dvukolejně elektrifikované rychlíkové trati číslo 340 Brno – Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště), která je technicky i komerčně vybavena pro osobní a nákladní dopravu, rychlíky stanicí sice projíždějí, ale nezastavují zde. Ve stanici je pokladna s nepřetržitým prodejem jízdenek, čekárna pro cestující, podmíněně přístupné WC a je zde možnost občerstvení v nádražním kiosku.

Tarifní vzdálenost železniční stanice Brno, Slatina od stanice Brno, hlavní nádraží je 10 km a její staničení od odbočky Brno, Slatinská km 6,105. Ve stanici je 6 dopravních kolejí v délce až 780 metrů a do stanice je připojeno několik vlečkových kolejí, které jsou uvedeny dále.

Šlapanice je mezilehlá železniční stanice na dvoukolejně elektrifikované rychlíkové trati číslo 340 Brno – Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště), která je technicky i komerčně vybavena pro osobní a nákladní dopravu, rychlíky stanicí sice projíždějí, ale nezastavují zde. Ve stanici je pokladna s nepřetržitým prodejem jízdenek, čekárna pro cestující, podmíněně přístupné WC, avšak není zde možnost občerstvení.

Tarifní vzdálenost železniční stanice Šlapanice od stanice Brno, hlavní nádraží je 14 km a její staničení od odbočky Brno, Slatinská km 10,422. Ve stanici jsou 4 dopravní koleje v délce až 540 metrů. Do stanice je připojena vlečková kolej, avšak vlečka není řadu let provozována.

Ponětovice je železniční zastávka na dvoukolejně elektrifikované rychlíkové trati číslo 340 Brno – Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště), která je určena jen pro osobní dopravu, rychlíky sice zastávkovou projíždějí, ale nezastavují zde. Zastávka je vybavena přístřeškem pro cestující, je však bez WC i bez možnosti občerstvení a na zastávce není možno zakoupit jízdenky, také zavazadla se podávají a vydávají jen u vlaku.

Tarifní vzdálenost železniční zastávky Ponětovice od stanice Brno, hlavní nádraží je 16 km a její staničení od odbočky Brno, Slatinská km 12,556.

Blažovice je odbočná železniční stanice na dvoukolejně elektrifikované rychlíkové trati číslo 340 Brno – Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště), která je technicky i komerčně vybavena pro osobní a nákladní dopravu, rychlíky stanicí sice projíždějí, ale nezastavují zde. Ve stanici je pokladna s nepřetržitým prodejem jízdenek, čekárnou pro cestující, přístupným WC, avšak není zde možnost občerstvení.

Tarifní vzdálenost železniční stanice Blažovice od stanice Brno, hlavní nádraží je 20 km a její staničení od odbočky Brno, Slatinská km 16,284. Ve stanici je 10 dopravních kolejí v délce až 960 metrů a do stanice je připojena vlečka pro Cementárny a vápenky Mokrý a.s.

Ve stanici Blažovice je trať číslo 340 propojena spojkou Blažovice – Holubice na jednokolejnou elektrifikovanou rychlíkovou trať číslo 300 Brno – Přerov.

Železniční vlečky v řešeném území

Na severní zhlaví železniční stanici Brno, Slatina je napojena vlečka Zetoru Brno a. s. a jejími spoluuživateli jsou též Dieffenbacher s.r.o., Energzet a.s., JME a.s., Slévárna Zetor a.s., Van Gansenwinkel a.s., Zelenina a.s., Zetor ČR a.s., Zetor P.D.C. a.s., ZKL Brno a.s. Z předávacího kolejiště vlečky Zetor pak odbočují vlečky pro Zelenina Brno, sklad Brno – Slatina ABB, Jihomoravská energetika a.s., Železniční stavitelství Brno a.s.,

Ze severního zhlaví železniční stanice Brno - Slatina odbočuje také Vlečka do AREÁLU Slatina, Tuřanka 115 (dříve Roučka) a bude do něj napojeného hlavní vlečkovou kolejí do Brněnské podnikatelské zóny „Černovická terasa“.

Na jižní zhlaví železniční stanici Brno, Slatina je napojena vlečka pro obsluhu letiště Brno, Tuřany a jejími spoluuživateli jsou SHELL Czech Republic a.s. a také B.A.W.D.F. spol. s r.o.

Na železniční stanici Šlapanice je stavebně napojena vlečková kolej do areálu bývalých papíren, která však již řadu let není provozována.

Na železniční stanici **Blažovice** je napojena vlečka Cementárny a vápenky Mokrá a.s.

Rozvoj železniční dopravy - varianty železniční trasy Brno – Přerov

Využitelnost nových rozvojových ploch jižně od dálnice D 1 je závislá na funkční úrovni a vedení trasy železniční tratě Brno – Přerov. Jedná se jednoznačně o širší vztah a tato problematika byla prověřována v několika variantách řešení.

ÚPmB 1994 předpokládal napříč řešeným územím tunelovou trasu VRT Brno – Přerov - Ostrava v parametrech pro rychlost 300 km / hod. Tato trasa sice vedla i pod částí areálu letiště, se zastávkou Brno, letiště se však neuvažovalo.

Z iniciativy OD Krajského úřadu byly koncem roku 2004 zpracovány SUDOP Praha a.s. tři varianty řešení železničního spojení Brno – Přerov. Tato nová železniční trať má nahradit stávající jednokolejnou, kapacitně prakticky vyčerpanou a pomalou trať novou moderní dvoukolejnou tratí vedenou částečně též v nové trase.

U všech zpracovaných variant je železniční trasa přes řešené území navrhována v zářezu, rovnoběžně s osou VPD ve vzdálenosti 700 nebo 950 m, s železniční zastávkou Brno, letiště.

- varianta č. 1 předpokládá dvoukolejnou trať modernizovanou pro rychlost 200 km / hod. odpovídající 2. kategorii vysokorychlostních tratí, investiční náklady na celý úsek Brno – Přerov by činily cca 19 miliard,
- varianta č. 2 předpokládá dvoukolejnou trať modernizovanou pro rychlost 100 - 160 km / hod., pro nákladní dopravu jsou rychlostní parametry naprosto dostatečné i pro výhled, trasa je převážně vedena po stávajícím tělese dráhy, výhodou jsou nejnižší investiční náklady, které by na celý úsek Brno – Přerov činily cca 11 miliard,
- varianta č. 3 uvažuje s optimalizací stávající jednokolejné tratě a následně s výstavbou nové vysokorychlostní tratě (VRT Brno – Přerov – Ostrava) pro rychlost 300 km / hod., odpovídající 1. kategorii vysokorychlostních tratí, nevýhodou této varianty jsou vysoké investiční náklady, které by na celý úsek Brno – Přerov činily cca 38 miliard.

Navrhovaná železniční trasa nepřijatelně rozděluje strategickou rozvojovou plochu a při respektování požadovaného (urbanistického) ochranného pásma pro trasu VRT 300 m na každou stranu, by bylo využití této rozvojové plochy prakticky znemožněno.

Z těchto důvodů a po projednání s pořizovatelem urbanistické studie, se v úseku Brno, Slatina - Blažovice navrhuje řešení podle varianty č. 2 s dvoukolejnou tratí modernizovanou pro rychlost 100 - 160 km / hod. a tedy s ochranným pásmem 60 m na každou stranu. V úseku Blažovice – Přerov se doporučuje řešení podle var. č. 1 s dvoukolejnou tratí modernizovanou pro rychlost 200 km / hod. odpovídající 2. kategorii VRT, s ochranným pásmem 300 m.

V rozvojovém území severně od letiště Brno, Tuřany se pak, při zachování návrhových parametrů, předpokládá tunelová železniční trasa v poloze rovnoběžně s osou VPD ve vzdálenosti 550 m, která dále pokračuje v zářezu jižně od obce Ponětovice. Vzhledem k nové trase bude nutno zrušit železniční stanici Šlapanice a navrhuje se zrušit i železniční zastávku Ponětovice. Pro potvrzení významu i zvýšení atraktivity brněnského letiště se považuje za zcela logické a nezbytné zřízení železniční zastávky Brno, letiště.

Ve výhledu se v řešeném území předpokládá zachování stávajících železničních vleček, zejména vlečky do severozápadní části areálu letiště. V případě zájmu budoucích investorů je možno také zavlečkovat rozvojová území mezi dálnicí D 1 a výhodní částí areálu letiště.

4.5.5 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ DOPRAVA

V současné době vede v širším okolí řešeného území řada významných mezinárodních, celorepublikových a regionálních dopravních tahů proložených dálnicemi a silnicemi I. a II. třídy. Kromě toho je v řešeném území poměrně hustá síť silnic III. třídy, které zpřístupňují jednotlivá města, obce i areály.

PŘEHLED DÁLNIC A SILNIC V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Číslo silnice	Trasa sledované silnice nebo dálnice
D1 EXIT 196	Brno, jih (dálniční křižovatka D1 x D2 EXIT 001)
D1 EXIT 201	Brno, Slatina (MÚK D1 x III / 15289, příjezd k letišti)
D1 EXIT 203	Brno, východ (dálniční křiž. D1 x R 50, vých. dálniční přivaděč)
D1 EXIT 210	Holubice (dálniční křižovatka D1 x I / 50 směrem do Slavkova)
D2 EXIT 001	Brno, jih (dálniční křižovatka D2 x D1 EXIT 196 Brno, jih)
D2 EXIT 003	Brno, Chrlice
R50 EXIT 002	Brno, Juliánov
R50 EXIT 003	Brno, Líšeň

PŘEHLED SILNIC PRO OBSLUHU ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Číslo silnice	Trasa sledované silnice nebo dálnice
D 1	Praha – Brno – Vyškov (– Hulín – Lipník nad Bečvou)
D 2	Brno – Břeclav – Bratislava
I / 50	Brno, východní dálniční přivaděč – (D 1 – D1 EXIT 210) - Slavkov – Uherské Hradiště
II / 380	Brno – Moutnice – Mutěnice - Hodonín
II / 416	Křenovice - Židlochovice - Pohořelice
II / 417	Brno, Tuřany - Křenovice - Slavkov
II / 418	Sokolnice – Otnice - Krumvíř
II / 430	Brno – Holubice – Rousínov -Vyškov
III / 0471	Maxlůvka – Velatice - Mokrá
III / 3833	Velatice - Hostěnice
III / 3839	Tvarožná – Sivice - Pozořice
III / 4171	Bedřichovice – Šlapanice - Kobylnice
III / 4172	Šlapanice, spojka na Jiřkovice
III / 4173	Šlapanice, spojka na Slatinu
III / 4174	Jiřkovice – Ponětovice - Kobylnice
III / 4175	Jiřkovice - Blažovice
III / 4176	Prace - Sokolnice - Žatčany
III / 4178	Prace - Ponětovice
III / 4179	Tvarožná – Blažovice - Šaratice
III / 4183	Sokolnice - Kobylnice
III / 15282	D 2 exit Chrlice - Tuřany
III / 15283	Tuřany - Slatina
III / 15286	Slatina – Šlapanice - Jiřkovice
III / 15287	Šlapanice - Ponětovice
III / 15289	Brno, příjezdná k letišti
III / 37370	Líšeň – Podolí - Bedřichovice
III / 41710	Blažovice, příjezdná

Dopravní obsluha současných aktivit v řešeném území je poměrně dobře zajištěna hustou sítí silnic a místních komunikací. Na dálnici D 1 Praha – Brno – Vyškov je tato komunikační síť napojena přes stávající dálniční MÚK D1 x Řipská.

Útvarová křižovatka MÚK D 1 x Tuřanská - Řipská

Jako podmiňující pro naplňování Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa (BPZ Černovická terasa) bude realizována nová dálniční MÚK D1 x Tuřanská včetně dálničních kolektorů. Tím vznikne útvarová dálniční MÚK D1 x Tuřanská – Řipská, u které bude ulicí Tuřanská napojena Černovická terasa a ulicí Řipská stávající letiště Brno, Tuřany.

Výhledové řešení silniční a dálniční dopravy

Kapacita silniční a dálniční sítě, zejména dálničních křižovek výrazným způsobem limitují možnosti využití rozvojových území. Je proto zapotřebí nalézt takové dopravní řešení, které bude schopno zajistit dopravní obsluhu všech, ve výhledu uvažovaných rozvojových území.

Kromě zkapacitnění stávajících komunikací je jednou z možností doplnit silniční a dálniční síť některými novými úseky respektive křižovatkami, včetně jihovýchodní tangenty spojující dálnici D 1 s dálnicí D 2 v prostoru jižně od řešeného území.

VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ - DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SILNICE

Číslo silnice	Trasa sledované silnice nebo dálnice
D 1	Praha – Brno – Vyškov (– Hulín – Lipník nad Bečvou)
nová MÚK	D1 EXIT 196 Brno, jih (dálniční křižovatka D1 x D2 EXIT 001)
úpravená MÚK	D1 EXIT 201 Brno, Slatina (západní část útvarové křižovatky, D1 x Tuřanka (východní část útvarové křižovatky, D1 x Řipská)
nová MÚK	D1 EXIT 203 Brno, východ (dálniční křiž. D1 x R 50, vých. dálniční přivaděč)
	D1 EXIT 210 Holubice (dálniční křižovatka D1 x I / 50 směrem do Slavkova)
D 2	Brno – Břeclav – Bratislava
	D2 EXIT 001 Brno, jih (dálniční křižovatka D2 x D1 EXIT 196 Brno, jih)
	D2 EXIT 003 Brno, Chrlice
R 99	Brno, Jihozápadní tangenta (Brno, Troubsko D 1 – Modřice R 52 – Brno, Chrlice D 2)
	R 99 EXIT Brno, Chrlice (dálniční útvarová křižovatka D 2 x R 98 x R 99)
R 98	Brno, Jihovýchodní tangenta (Brno, Chrlice D 2 – Brno, Tuřany I / 51 – Holubice D 1)
	R 98 EXIT Brno, Chrlice (dálniční útvarová křižovatka D 2 x R 98 x R 99)
	R 98 EXIT Brno, Tuřany (MÚK R 98 x I / 51 Brno – Hodonín)
	R 98 EXIT Šlapanice (MÚK R 98 x III / 4172 Šlapanice – Kobylnice)
	R 98 EXIT Holubice (dálniční útvarová křižovatka D 1 x R 98)
R 98	Brno, Jihovýchodní tangenta (Brno, Chrlice D 2 – Brno, Tuřany I / 51 – Holubice D 1)
	R 98 EXIT Brno, Chrlice (dálniční útvarová křižovatka D 2 x R 98 x R 99)
	R 98 EXIT Brno, Tuřany (MÚK R 98 x I / 51 Brno – Hodonín)
	R 98 EXIT Šlapanice (MÚK R 98 x III / 4172 Šlapanice – Kobylnice)
	R 98 EXIT Holubice (dálniční útvarová křižovatka D 1 x R 98)
I / 50	Brno, východní dálniční přivaděč – D 1 – D1 EXIT 210 (Slavkov – Uherské Hradiště)
	R50 EXIT 002 Brno, Juliánov
	R50 EXIT 003 Brno, Líšeň

Rozhodujícími silničními a dálničními stavbami v řešeném území jsou :

- rozšíření dálnice D 1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Holubice,
- útvarová mimoúrovňová křižovatka D1 x Tuřanka – Řipská,
- Jihovýchodní silniční tangenta Chrlice – Holubice, propojující dálnice D 1 a D 2.

Rozšíření dálnice D 1 v úseku Kývalka – Holubice

Záměr zvýšit v oblasti města Brna silniční kapacitu pro přepravní vztahy ve směru západ – východ rozšířením dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice prakticky nemá v řešeném území žádný územní průmět. V případě realizace tohoto řešení pak bude zlepšení podmínek pro dopravní obsluhu průmyslové zóny Černovická terasa a rozvojových zón severně od letiště Brno, Tuřany záviset zejména na způsobu jejich dopravního napojení na tuto zkapacitněnou dálnici. Rozvojové zóny jižně od letiště budou na dálnici D1 napojeny jenom zprostředkovaně.

V řešeném území bylo ve výhledu na dálnici D 1, při neexistenci Jihovýchodní tangenty, modelováno 50 tisíc až více než 80 tisíc skutečných vozidel za den v obu směrech jízdy, takže to bude pochopitelně vyžadovat zvýšení její kapacity, respektive rozšíření o dva až čtyři jízdní pruhy. Z hlediska intenzity provozu by se příznivě projevila realizace Jihovýchodní tangenty na úseku dálnice D 1 od MÚK Brno, jih až po její napojení na dálnici D 1. V úseku od napojení JVT po MÚK Holubice je však v obou případech modelováno více než 80 tisíc skutečných vozidel a tento problém bude nutno řešit v rámci nové útvarové MÚK Holubice.

INTENZITA PROVOZU NA DÁLNICI D 1 V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Počet skutečných vozidel za 24 hodin, v obou směrech	Sčítání 2000	Modelovaná intenzita IAD, varianta			
		5 B.1	3 B	5 B	5 A
Úseky dálnice D 1 mezi MÚK	bez JVT	existence JVT		bez JVT	
	souč.stav	bez rozvoje	etap. rozvoj	výhledový rozvoj	
Brno, centrum – Brno, jih	42 323	36 800	51 800	53 200	69 500
Brno, jih – Brno, Slatina	30 443	28 200	43 800	45 000	70 900
Brno, Slatina – Brno, východ	23 642	24 900	31 400	31 500	52 500
Brno, východ – připojení JVT	32 673	53 800	61 700	61 700	82 800
připojení JVT – Holubice	32 673	69 900	80 200	81 400	82 800
Holubice - Rousínov	26 732	52 900	61 100	62 200	62 000

Útvarová křižovatka D1 x Tuřanka - Řipská

Vzhledem k poloze řešeného území a uspořádání dopravní infrastruktury v jeho okolí je pro využití potenciálu rozvojových zón z dopravního hlediska limitující zejména kapacita útvarové křižovatky D1 x Tuřanka - Řipská.

V současné době, ani ve výhledu však nepřichází v úvahu žádná změna řešení nebo polohy této dálniční útvarové křižovatky, pouze lze uvažovat se zvýšením její kapacity změnou projektovaných okružních křižovatek na křižovatky průsečné.

Výstavba nové MÚK na dálnici D1 je vyvolána požadavkem na přímé napojení území průmyslové zóny Černovická terasa, která se nachází severně od dálnice D1. Z hlediska dopravní obsluhy rozvojových zón ležících jižně od dálnice D 1 však poloha, technické řešení ani deklarovaná kapacita této nové dálniční křižovatky není zdaleka optimální.

Jihovýchodní silniční tangenta

Vzhledem k modelovaným pravděpodobným intenzitám provozu na komunikační síti má navrhovaná Jihovýchodní silniční tangenta, propojující dálnice D1 a D2, pro řešené území zásadní význam. Významným přínosem pro výhledovou dopravní situaci by byla dokonce i v případě, že by v řešeném území k předpokládanému rozvoji ani nedošlo. Z těchto důvodů se doporučuje uvažovat s realizací JVT co nejdříve, nejpozději v rámci etapy dopravního řešení.

Jihovýchodní tangenta se navrhuje jako čtyřpruhová rychlostní silnice se dvěma mimoúrovňovými křižovatkami a to MÚK JVT x I / 51 (II / 380) a MÚK JVT x III 4172 (4171).

INTENZITA PROVOZU NA JIHOVÝCHODNÍ TANGENTĚ

Počet skutečných vozidel za 24 hodin, v obou směrech	Sčítání 2000	Modelovaná intenzita IAD, varianta			
		5 B.1	3 B	5 B	5 A
Úseky mezi MÚK	bez JVT souč. stav	existence Jihovýchodní tangenty bez rozvoje etap. rozvoj		bez JVT výhledový rozvoj	
JZT – D 2, Brno, Chrlice	0	36 600	40 300	42 100	0
D 2, Brno, Chrlice – I / 51 (II / 380)	0	37 900	44 600	47 700	0
I / 51 (380) - III / 4172 (III / 4171)	0	25 500	31 000	32 700	0
III / 4172 (III / 4171) – D 1, JVT	0	17 000	20 500	21 900	0

Silniční obchvat Brno, Tuřany

Potřeba silničního obchvatu zastavěného území městské části Brno - Tuřany je dána především zcela neuspokojivým současným stavem komunikací v této části území.

Pochopitelně realizace silničního obchvatu bude významným přínosem také pro dopravní obsluhu rozvojových zón ležících jižně od letiště. Pro průmyslovou zónu Černovická terasa i pro rozvojové zóny severně od letiště má silniční obchvat Tuřan dopravní význam jen nepřímo .

U stávající silnice II / 380 Brno – Moutnice – Hodonín je navržena úprava trasy s napojením na VMO prostřednictvím ulice Průmyslové a v souladu s generelem dopravy JMK je uvažována změna zařazení na I / 51 Ve výhledu modelovaná intenzita provozu na této silnici je více než 20 tisíc skutečných vozidel za 24 hodin v obou směrech a proto se navrhuje jako čtyřpruhová.

INTENZITA PROVOZU NA SILNIČNÍM OBCHVATU BRNO, TUŘANY

Počet skutečných vozidel za 24 hodin, v obou směrech	Sčítání 2000	Modelovaná intenzita IAD, varianta			
		5 B.1	3 B	5 B	5 A
Úseky silnice I / 51 (II / 380) mezi	bez JVT	existence JVT		bez JVT	
	souč. stav	bez rozvoje	etap. rozvoj	výhledový rozvoj	
Sokolnice – Jihovýchodní tangenta	8 000	19 100	22 800	23 800	17 700
Jihovýchodní tangenta - Tuřany	12 000	5 800	9 000	14 800	17 700
Tuřany – dálnice D 1	13 000	12 100	18 200	24 500	34 700
dálnice D 1 – VMO (Průmyslová)	0	8 300	14 500	17 700	21 700

VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ - SILNICE A MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Označení komunikace původní	nové	Trasa sledované silnice nebo MK	Upřesňující informace a poznámky
I / 50		Brno (- D 1 -) Slavkov - Uh.Hradiště	
II / 380	I / 51	Brno – Moutnice – Hodonín	obchvat Tuřan, Průmyslová (VMO)
II / 380	MK	Brno – Moutnice – Hodonín	úsek přes Tuřany
II / 416		Slavkov - Židlochovice - Pohořelice	Slavkov ????
II / 417		Brno, Tuřany - Křenovice	obchvat Dvorska a Kobylnice
II / 418		Sokolnice – Otnice - Krumvůř	
II / 430		Brno – Holubice – Rousínov -Vyškov	
III / 0471		Maxlůvka – Velatice - Mokrá	
III / 3833		Velatice - Hostěnice	
III / 3839		Tvarožná – Sívce - Pozořice	
III / 4171		Bedřichovice – Šlapanice - Kobylnice	úsek Bedřichovice – Šlapanice
III / 4171	MK	Bedřichovice – Šlapanice - Kobylnice	úsek přes Šlapanice
III / 4172	MK	Šlapanice, spojka na Jiřkovice	silnice zrušena
III / 4172		Šlapanice - Kobylnice	změna trasy silnice
III / 4173	MK	Šlapanice, spojka na Slatinu	
III / 4174		Jiřkovice – Ponětovice - Kobylnice	úsek Ponětovice – Kobylnice zrušen
III / 4175		Jiřkovice - Blažovice	
III / 4176		Prace - Sokolnice - Žatčany	
III / 4178		Prace - Ponětovice	
III / 4179		Tvarožná – Blažovice - Šaratice	
III / 4183	III / 4183	Sokolnice – Kobylnice – (Práce)	po staré II / 417 prodlouženo do Prace
III / 15282	II / 152	D2 exit Chrlice - Tuřany	změna trasy s využitím III / 41614
III / 15282	MK	D2 exit Chrlice - Tuřany	úsek přes Tuřany
III / 15283	I / 51	Tuřany - Slatina	úsek kolem letiště Brno, Tuřany
III / 15283	MK	Tuřany - Slatina	úseky přes Tuřany a Slatinu
III / 15286		Slatina – Šlapanice - Jiřkovice	úprava napojení trasy ve Slatině
III / 15287		Šlapanice - Ponětovice	
III / 15289		Brno, příjezdna k letišti	úsek D1 - příjezd k letišti
III / 15289	MK	Brno, příjezdna k letišti	úsek v ulici Řípské po D 1
III / 37370		Líšeň – Podolí - Bedřichovice	
III / 41710		Blažovice, příjezdna	

MK	Tuřanka - Kaštanová	nová komunikace jižně od D 1
MK	podél letiště Brno, Tuřany	spojnice silnic I / 51 a III / 4172
MK	Slatina, jižní obchvat	spojnice silnic III / 15289 a III / 15286
MK	Slatina – Šlapanice	nová komunikace jižně od III / 15286
MK	Bedřichovice, východní obchvat	nová trasa silnice III / 4171
MK	Slatina, východní obchvat	nová trasa silnice III / 15286
MK	Šlapanice, průtah	nový úsek silnice III / 4171

Silnice III / 15289 Brno, příjezdná k letišti

Ve výhledu bude stávající silnice III / 15289 Brno, příjezdná k letišti, správně i funkčně rozdělena na dvě části. Úsek v ulici Řípské má být přeřazen mezi místní komunikace a podle požadavku města Brna zde mohou být nejvýše dva jízdní pruhy pro motorová vozidla. Úsek od dálnice D 1 k nové letištní odbavovací budově zůstane nadále silnicí III / 15289. Vzhledem k tomu, že touto silnicí bude letiště napojeno na dálnici, navrhuje se její čtyřpruhové uspořádání.

Na úseku v ulici Řípské je pro výhled modelována intenzita 13,7 tis. skutečných vozidel a na úseku dálnice D 1 – letiště intenzita 21,2 tis. skutečných vozidel za den v obou směrech.

Na základě výsledků dopravního modelování byly ostatní silnice a místní komunikace v řešeném území navrženy jako dvoupruhové. Vzhledem k poloze a pravděpodobnému rozvoji města Šlapanice, by pro případné budoucí rozšíření na čtyři jízdní pruhy, měla být zachována územní rezerva zejména u silnice III / 15286 v úseku Slatina – Šlapanice.

Přeložkami silniční sítě v oblasti budoucího dopravního uzlu JVT / VRT dojde ke zrušení části trasy silnice III / 4183 v úseku od II / 417 na jižní okraj zastavěného území obce Ponětovice. Těleso silnice bude využíváno jako účelová komunikace pro obsluhu přilehlého ZPF.

Dopravní obsluha výhledových aktivit v řešeném území bude poměrně dobře zajištěna hustou sítí místních komunikací a silnic III., respektive II. třídy.

4.5.6 DOPRAVNÍ MODEL INTENZITY IAD

Dopravní model intenzity IAD

Dopravní model intenzity IAD byl zpracován atelierem dopravního inženýrství ADIAS s.r.o. na základě dosažených výsledků prací na urbanistické studii. Modelování intenzit IAD bylo prováděno pomocí programu AUTO (autor Ing. M. Fuchs, ÚDI Praha), který je určen pro dopravně inženýrské výpočty v oblasti prognózy dopravy a zatěžování automobilovou dopravou.

Dopravní model pro „Urbanistickou studii rozvojových zón letiště Brno, Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ byl odvozen úpravami stávajícího dopravního modelu Jihomoravského kraje. Do původního modelu byla totiž promítnuta ve výhledu navrhovaná podoba komunikační sítě a zpracovány uvažované změny využití rozvojových ploch.

Konkrétně se při zpracování dopravního modelu vycházelo z následujících podkladů :

- urbanistické podklady pro model jihovýchodního sektoru Brna, (UAD Studio, 2000),
- průběžně aktualizovaný model intenzit dopravy Jihomoravského kraje (Adias s.r.o.,2001),
- urbanistické podklady pro územní rozvoj v řešeném území (UAD Studio, 2005),
- návrh úprav výhledové komunikační sítě v řešeném území (UAD Studio, 2005).

Výhledové přepravní vztahy

Výchozí dopravní model zahrnuje mezioblastní přepravní vztahy pro osobní i těžká vozidla na úrovni roku 2000 (poslední celostátní sčítání) odvozené na základě směrových dopravních průzkumů. Pro výhledový stav je dopravní model doplněn o mezioblastní přepravní vztahy letiště Brno, Tuřany s kapacitou 4,0 mil. odbavených cestujících za rok a o přepravní vztahy rozvojového území ve výhledu (včetně rozvojových zón v Tuřanech) a v etapě (bez Tuřan).

Dopravní model zahrnuje tři skupiny matic přepravních mezioblastních vztahů členěných na vozidla osobní a těžká (autobusy a nákladní automobily), kterými jsou :

- vnější přepravní vztahy (vzhledem k Brnu), které jsou odvozeny z dopravního modelu JMK pomocí růstových koeficientů (pro vozidla osobní 1,66, nákladní 2,00),
- vnitřní přepravní vztahy (z hlediska města Brna), které jsou odvozeny také z dopravního modelu JMK pomocí růstových koeficientů (pro vozidla osobní 1,15, nákladní 1,10),
- mezioblastní přepravní vztahy odpovídající potenciálu rozvojových zón v řešeném území, které jsou odvozeny z předpokládaných dopravních nároků jednotlivých rozvojových ploch.

Výhledová komunikační síť

Modelování intenzity automobilové dopravy bylo prováděno na výhledové komunikační síti JMK a České republiky předpokládané pro rok cca 2030. Výhledová komunikační síť na území města Brna odpovídá ÚPmB s kompletním VMO, včetně tunelových tras Vinohrady i Červený kopec a Bratislavské radiály.

Na vnější komunikační síti se předpokládá vybudování následujících úseků komunikací :

- dálnice D 1 v úseku Vyškov – Ostrava – Polsko,
- kolektorové pásy dálnice D 1 v úseku mezi R 43 a R 50 (západní přivaděč),
- silnice R 43 v úseku D1 Troubsko – silnice R 35,
- Jihozápadní tangenta (spojnice D1 – D2),
- Jihovýchodní tangenta (spojnice D 2 – D 1),

- silnice R 55 v úseku D 1 – D 2 (podél řeky Moravy),
- dálnice D 11 v úseku Praha – Hradec Králové,
- silnice R 35 v úseku Hradec Králové – Olomouc,
- přeložka a rekonstrukce silnice II / 417 (Tuřany – Křenovice) a obchvat Tuřan.

V rámci dopravního modelování byla zpracována řada variant dopravního modelu, které dokumentují deset variant dopravně urbanistických řešení. Jejich základní charakteristiky jsou uvedeny v následující přehledné tabulce.

PŘEHLED MODELOVÝCH VARIANT DOPRAVNĚ URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ

Označ. varianty	Využití území		Výhledová kom. síť (2030)				Kvalita HOD	
	rozvojové zóny	letišťe	komplet	JVT	VMO	propoj.	lepší	horší
2 A	bez zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ne	-		-	ano
3 A	bez zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ne	-		ano	-
3 A.1	jen stabilizované	4 mil. cest.	ne	ne	-		ano	-
3 A.2	jen rozvoj bez Tuřan	4 mil. cest.	ne	ne	-		ano	-
3 B	bez zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ano	ano	-		ano	-
3 C	bez zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ne	ne		ano	-
3 D	bez zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ne		ne	ano	
4 B	vč. zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ano	ano	-		-	ano
5 A	vč. zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ne	-		ano	-
5 B	vč. zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ano	ano	-		ano	-
5 B.1	jen stabilizované	4 mil. cest.	ano	ano	-		ano	-
5 B.2	jen rozvoj vč. Tuřan	4 mil. cest.	ano	ano	-		ano	-
5 C	vč. zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ano	ne		ano	-
5 D	vč. zón v Tuřanech	4 mil. cest.	ne	ano		ne	ano	

Základní varianta 3 A - etapa řešení

Varianta 3 A je základní varianta dokumentující etapu řešení, ve které se předpokládá :

- rozvoj jednotlivých obcí podle schválených územních plánů,
- využití potenciálu rozvojových zón, avšak bez rozvojových zón v Tuřanech,
- kapacita mezinárodního letiště 4 miliony odbavených cestujících za rok,
- výhledová silniční síť (2030), avšak **bez Jihovýchodní tangenty**,
- atraktivní a kapacitní hromadná osobní doprava v řešeném území.

Základní varianta 5 B - výhledové řešení

Varianta 5 B je základní varianta dokumentující výhledové řešení, ve které se předpokládá :

- rozvoj jednotlivých obcí podle schválených územních plánů,
- využití potenciálu rozvojových zón, včetně rozvojových zón v Tuřanech,
- kapacita mezinárodního letiště 4 miliony odbavených cestujících za rok,

- výhledová silniční síť (2030), **včetně Jihovýchodní tangenty**,
- atraktivní a kapacitní hromadná osobní doprava v řešeném území.

Vliv územního rozvoje a kvality MHD na intenzitu IAD

V rámci dopravního modelu byly šetřeny dvě základní modelové varianty (etapa, výhled), které jsou dokladovány samostatnými pentlogramy výhledových intenzit IAD pro výhled celkem, jen pro stabilní území a jen pro rozvojová území. Kromě toho jsou dokladovány intenzity IAD pro další čtyři modifikované modelové varianty, každá z nich pro etapu a výhled.

Vybrané údaje z pentlogramů výhledových intenzit IAD byly převedeny do tabulkové formy umožňující jejich další matematické zpracování. Tyto, poměrně rozsáhlé dopravně inženýrské podklady umožňují relativně objektivně vyhodnotit stavy a následně analyzovat různé dopady na sledované dopravně urbanistické řešení.

Vlastní vyhodnocení intenzity IAD na úsecích komunikační sítě bylo provedeno na :

- jednotlivých referenčních profilech v řešeném území i v jeho širším okolí,
- na profilech ležících na kordonu kolem řešeného území,
- na profilech ležících na dálnicích a rychlostních silnicích,
- na profilech ležících na dopravně významných komunikacích,
- na profilech ležících na dopravně méně významných komunikacích.

Z celkového počtu zpracovaných 10 variant dopravního modelu, je možno při vyhodnocení všech 14 dokladovaných stavů analyzovat celkem 15 různých dopravně urbanistických vlivů.

Vyhodnocení a rozbor všech zpracovaných variant by bylo nad rámec této studie, proto je jen jako ukázka na následujících stranách naznačeno vyhodnocení a rozbor :

- vlivu územního rozvoje na intenzitu IAD v řešeném území - výhled,
- vlivu atraktivity a kapacity HOD na intenzitu IAD v řešeném území – výhled.

Vliv územního rozvoje na intenzitu IAD - výhled

Vliv územního rozvoje na intenzitu IAD v řešeném území byl odvozen porovnáním výsledků variant modelovaných na kompletní výhledové komunikační síti, označených jako varianta 5 B.1 výhled bez územního rozvoje a varianta 5 B výhled včetně územního rozvoje.

Ve variantě 5 B.1 výhled bez územního rozvoje jsou uvedeny intenzity IAD ve výhledu v důsledku pravděpodobného růstu dopravy, avšak bez vlivu územního rozvoje v řešeném území.

Ve varianta 5 B výhled včetně územního rozvoje jsou pak uvedeny intenzity IAD ve výhledu v důsledku pravděpodobného růstu dopravy, a také vlivem územního rozvoje v řešeném území.

Z porovnání modelované intenzity IAD v profilech ležících na kordonu kolem řešeného území, v členění podle druhu vozidel vyplynulo, že celkový počet :

- skutečných vozidel vzroste ze 193,4 tis. na 285,0 tis., to znamená o 91,6 tis., tedy o 47 %,
- osobních automobilů vzroste ze 139,8 tis. na 211,5 tis., to znamená o 71,7 tis., tedy o 51 %,
- těžkých vozidel vzroste z 53,6 tis. na celkem 73,5 tis., to znamená o 19,9 tis., tedy o 37 %,

Z porovnání intenzity IAD v profilech ležících na kordonu kolem řešeného území, v členění podle typu komunikace vyplynulo, že počet skutečných vozidel :

- na dálnicích a rychlostních silnicích vzroste ze 108,0 tis. na celkem 146,1 tis., to znamená o 38,1 tis., tedy o cca 35 %,
- na dopravně významných komunikacích vzroste z 58,3 tis. na celkem 92,3 tis., to znamená o 34,0 tis., tedy o cca 58 %,
- na méně významných komunikacích vzroste ze 27,1 tis. na celkem 46,6 tisíc., to znamená o 19,5 tis., tedy o cca 72 %.

Největší nárůst počtu skutečných vozidel na komunikacích v řešeném území a v jeho nejbližším okolí byl modelován :

- na silnici III / 15289 Řipská v úseku D 1 – letiště vzroste z 1,0 tis. na celkem 21,2 tis., to znamená o 20,2 tis., tedy cca 20 krát,
- na dálnici D 1 v úseku MÚK Brno, jih – MÚK Brno, Slatina vzroste ze 28,2 tis. na celkem 45,0 tis., to znamená o 16,8 tis., tedy o cca 60 %,
- na dálnici D 1 v úseku MÚK Brno, centrum – MÚK Brno, jih vzroste ze 36,8 tis. na celkem 53,2 tis., to znamená o 16,4 tis., tedy o cca 45 %,
- na silnici II / 380 (I / 51) v úseku vedle letiště vzroste ze 12,1 tis. na celkem 24,5 tis., to znamená o 12,4 tis., tedy o cca 102 %,
- na dálnici D 1 v úseku mezi napojením JVT a MÚK Holubice vzroste ze 69,9 tis. na celkem 81,4 tis., to znamená o 11,5 tis., tedy o cca 16 %,
- na JVT v úseku mezi D 2 a silnicí II / 380 (I / 51) vzroste ze 37,9 tis. na celkem 47,7 tisíc., to znamená o 9,6 tis., tedy o cca 26 %,
- na západní části nové MK podél letiště vzroste z 0,3 tis. na celkem 9,9 tis., to znamená o 9,3 tis., tedy cca 32 krát,
- na místní komunikaci (I / 51) v ulici Průmyslové vzroste z 8,3 tis. na celkem 17,7 tis., to znamená o 9,4 tis., tedy o cca 113 %,

Vliv rozvoje území se projeví, i když pochopitelně v různé míře, na všech úsecích silnic a místních komunikací v celém řešeném území i v jeho okolí růstem intenzity IAD. Podrobnější údaje o intenzitách IAD a jejich změnách jsou uvedeny v podrobné tabulce zařazené v příloze.

Na ostatních úsecích se vliv méně atraktivní a kapacitní HOD projeví růstem do 1,0 tisíce a na některých úsecích i mírným poklesem počtu skutečných vozidel za den v obou směrech.

Další údaje o intenzitách IAD a jejich změnách jsou v tabulkách v samostatné příloze.

4.5.7 HROMADNÁ OSOBNÍ DOPRAVA (IDS JMK)

V řešeném území i v jeho širším okolí je hromadná osobní doprava provozována v režimu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), do kterého jsou již v současné době zapojeny všechny obce v tomto prostoru.

Podle obecných zásad řešení mají být páteřním subsystémem IDS kapacitní osobní vlaky, ale z hlediska jejich plného využití je v řešeném území následující, poněkud specifická situace :

- v řešeném území se nachází rozptýlené osídlení s výraznou dopravní vazbou na Brno,
- centrem řešeného území je však město Šlapanice napojené na Brno kapacitní MHD,
- existující železniční zastávky jsou vesměs špatně dostupné, protože leží mimo centrální části obcí a to vždy na straně dále od Brna,
- počet vlakových spojů je řádově menší než například počet trolejbusových spojů MHD.

V řešeném území jsou v současné době do IDS JMK začleněny následující železniční spoje, trolejbusové linky, autobusové linky MHD a regionální autobusové linky :

Linka osobní železniční dopravy

S 6 Brno, hlavní nádraží – Brno, Židenice - Brno, Černovice - Brno, Slatina – Šlapanice – Ponětovice – Blažovice – Křenovice, dolní nádraží – Slavkov u Brna

Trolejbusové linky městské hromadné dopravy

31 Hlavní nádraží - Černovičky - Slatina - Řípská - Šlapanice
33 Hlavní nádraží - Černovičky - Vozovna Slatina - Slatina, sídliště

Autobusové linky městské hromadné dopravy

40 Úzká – Komárov – Brněnské Ivanovice – Hanácká – Tuřany, smyčka (- Tovární)
48 Úzká - Komárov - Brněnské Ivanovice – Hanácká - Dvorská - Kobylnice - Prace
75 Bílovice n.Svitavou - Obřany - Maloměřice - Stará osada - Slatina, závod (Slatinka)
76 Hlavní nádraží - Zvonařka - Slatina, závod - Letiště Tuřany
78 Stará osada - Vinohrady - Líšeň - Slatina - Tuřany - Chrlice - Modřice, Olympia

Regionální autobusové linky IDS JMK

- 151 Brno, Líšeň - Podolí - Bedřichovice - Šlapanice – Kobylnice – Sokolnice, žel. stanice
 701 Úzká – Slatina - Bedřichovice, rozc. - Velatice – Mokrá / Horákov - Hostěnice - Pozořice
 702 Úzká – Slatina - Rohlenka - Tvarožná - Sívce - Pozořice – Viničné Šumice
 710 Šlapanice - Ponětovice - Jiříkovice - Blažovice

Rozsah hromadné osobní dopravy (HOD) provozované v širším okolí řešeného území v rámci IDS JMK zhruba odpovídá současnému způsobu a intenzitě jeho využití.

Z hlediska cestujících je kvalita dopravní obsluhy území města nebo obce hromadnou osobní dopravou posuzována z hlediska její dostupnosti, kvality i bezpečnosti cestování a v neposlední řadě také celkovou dobou přemístění ze zdroje do cíle cesty, která je dána :

- docházkovou vzdáleností nástupní a výstupní zastávky (umístění zastávek v terénu a jejich poloha vzhledem ke zdroji a cíli cesty),
- dobou čekání na spoj nebo spoje (nabízený počet a časové rozložení spojů během pracovního dne, soboty, neděle, doba provozu HOD - odjezd prvního a posledního spoje),
- dobou jízdy dopravního, v případě jízdy s přestupy, všech dopravních prostředků,
- počtem a časovou náročností přestupů - včetně čekání na návazné spoje.

NABÍDKA SPOJŮ IDS JMK V RELACI BLAŽOVICE - BRNO

Stav od 1. 9. 2005		Blažovice – Brno, hlavní nádraží				Brno, hlavní nádraží – Blažovice			
Prostředek		Spojů		Odjezdy spojů		Spojů		Odjezdy spojů	
HOD (IDS)		za den	první	poslední	provozu	za den	první	poslední	provozu
Osobní vlak	S 6	12	04 : 34	20 : 37	16 : 03	11	04 : 28	22 : 44	18 : 16
Regionální bus	710	21	04 : 26	22 : 00	17 : 34	20	04 : 40	23 : 10	18 : 30
Trolejbus	31	118	04 : 43	22 : 23	17 : 40	111	05 : 07	22 : 45	17 : 38
Dopravní obsluha		33	04 : 26	22 : 00	17 : 34	31	04 : 28	23 : 10	18 : 42

Pro dopravní řešení jsou důležité údaje o pravidelné i nepravidelné dojížděce a vyjížděce v jednotlivých sledovaných obcích. Z dat zjišťovaných Českým statistickým úřadem lze převzít údaje o pravidelné vyjížděce a podmíněně též údaje o pravidelné dojížděce do jednotlivých obcí.

Vzhledem k velikosti sledovaných obcí, nedostatku pracovních příležitostí a omezenému vybavení školskými zařízeními, je pro řešené území typická značná pravidelná vyjíždka. Pravidelná denní vyjíždka z malých obcí v řešeném území je přes 80 % z celkového počtu zaměstnanců, žáků, studentů a učňů. Dominantními cíly jsou pak města Šlapanice a Brno, do kterých se realizuje přes 80 % pravidelné vyjíždky ze sledovaných obcí.

Údaje o nepravidelné dojíždě a vyjíždě se občas zjišťují specifickými dopravními průzkumy, o sledovaných obcích však nejsou údaje k dispozici. Podle dopravně urbanistických charakteristik malých obcí, existenci přirozeného centra vybavenosti ve Šlapanicích a zejména blízkého Brna lze předpokládat, že i nepravidelná vyjížděka ze sledovaných obcí bude výrazná.

POROVNÁNÍ DOBY CESTY AUTOBUSEM VLAKEM A V RÁMCI IDS JMK

Sledovaný úsek Název zastávky	Blažovice – Brno, hlavní nádraží					
	ČSAD bus	ČD vlak	IDS A + T	Rozdíly celkové doby cesty		
				vlak - bus	IDS - vlak	IDS - bus
cesta na zastávku	3 min.	10 min.	3 min.	7 min.	- 7 min.	0
čekání na spoj	2 min.	2 min.	2 min.	0	0	0
Blažovice	06 : 31	05 : 40	05 : 30			
Šlapanice		x	05 : 44			
přestup		x	2 min.	0	2 min.	2 min.
Šlapanice		x	05 : 46			
Brno, hl. nádraží	07 : 00	06 : 07	06 : 10			
jízda (+)	29 min.	27 min.	38 min.	- 2min.	11 min.	9 min
přestup	0	0	2 min.	0	2 min.	2 min.
ostatní doby	5 min.	12 min.	5 min.	7 min.	- 7 min.	0
celková doba cesty	34 min	39 min.	45 min.	5 min.	6 minut	11 min.
	100 %	115 %	132 %			
		100 %	115 %			
			100 %			
počet přestupů	0	0	1	0	1	1
spojů za den, 1 směr	8	12	21	4	9	13
nástupní zastávka	centrum	okraj	centrum			
nácestné zastávky	7	4	18	- 3	14	11

Rozvoj hromadné osobní dopravy IDS JMK

Současný vývojový trend v hromadné osobní dopravě směřuje k integrovaným dopravním systémům, jejichž cílem je zabezpečení přepravy osob na celém obsluhovaném území racionálním využitím, to znamená účelnou kombinací, všech druhů osobní dopravy. Při optimální aplikaci zásad integrace totiž Integrovaný dopravní systém umožňuje využít výhody jednotlivých dopravních subsystémů a potlačit jejich negativní stránky.

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) využívá pro základní dopravní obsluhu řešeného území :

- osobní a spěšné vlaky, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit pátevní subsystém integrovaného dopravního systému,
- meziměstské (příměstské) autobusy, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit pátevní subsystém IDS nebo napáječe pro pátevní subsystém osobních a spěšných vlaků,
- místní (městské) autobusy, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit napáječe pro pátevní subsystém IDS nebo síť autobusových linek pro plošnou obsluhu území,
- trolejbusy a autobusy městské hromadné dopravy, které tvoří základní typ integrované dopravy zajišťující plošnou obsluhu území města a jeho bezprostředního okolí.

Cílem Integrovaného dopravního systému (IDS JMK) je zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních, přepravních a tarifních podmínek.

Mezi hlavní cíle integrovaných dopravních systémů patří snaha :

- udržet současné počty cestujících veřejnou hromadnou dopravou trvale zlepšující se kvalitou přepravy (vozidla, intervaly, rychlost a bezpečnost přepravy) a optimální organizací dopravního systému při daných ekonomických možnostech,
- získávat další cestující veřejnou hromadnou dopravou z těch, kteří dosud používají osobní automobil a tak přispět k nezhoršování nebo dokonce ke zlepšování životního prostředí,
- dlouhodobě zvyšovat hospodárnost hromadné dopravy koncentrací a účelnějším využíváním finančních, materiálových i lidských zdrojů a ze společné dlouhodobé investiční politiky.

Všeobecně uznávanými základními znaky IDS jsou :

- přeprava cestujících s jednotným jízdním dokladem,
- jednotný – koordinovaný jízdní řád,
- jednotné přepravní podmínky,
- jednotný informační systém,
- vztah mezi cestujícím, objednatelem a dopravci je zprostředkovaný koordinátorem IDS.

Rozvoj hromadné osobní dopravy v řešeném území

Zvýšené požadavky na hromadnou osobní dopravu v důsledku růstu počtu cestujících na letišti Brno, Tuřany a uvažovaným rozvojem výrobních funkcí v řešeném území budou řešeny :

- modernizovanou žel. trasou Brno – Přerov se zastávkami Brno, Slatina a Brno, letiště,
- novou tramvajovou trasou Řipská - letiště a Řipská – Šlapanice, tram. nádraží se dvěma zastávkami ve Šlapanicích a s řadou zastávek určených pro obsluhu rozvojových území,

- prodloužením trolejbusové dráhy ve Šlapanicích v úseku Kalvodova – Riegrova,
- řadou regionálních autobusových linek zajišťujících především do uzlů IDS JMK Šlapanice, Riegrova, Šlapanice, tram.nádraží a do uzlu u odbavovací budovy letiště,
- doplňkovými autobusovými linkami pokrývající zbývající dopravní vztahy mezi rozvojovým územím včetně letiště a přilehlými částmi města Brna.

Modernizace železniční tratě Brno – Přerov má především nadměstský význam jako kapacitní a rychlé dopravní spojení města Brna s územím střední Moravy a Slezka. Z hlediska řešené urbanistické studie je to však příležitost zlepšit dopravní obsluhu mezinárodního letiště Brno, Tuřany úpravou modernizované trasy a zřízením nové železniční zastávky Brno, letiště.

Pro kolejovou MHD se navrhuje využít komunikaci v ulici Řipské která, při požadovaném maximálně dvoupruhovém řešení pro motorovou dopravu, toto řešení šířkově umožňuje. Jižně od dálnice D 1 by se tramvajová dráha větvila do dvou směrů. Jedna větev by novou trasou vedla do prostoru před odbavovací budovou letiště Brno, Tuřany, kde by vznikl nový významný uzel IDS JMK. Druhá větev tramvajové dráhy by v trase stávající železniční tratě vedla přes rozvojová území do Šlapanic. Tramvajová trať by pak byla ukončena v místě dnešního, ve výhledu opuštěného železničního nádraží, kde by vznikl nový kapacitní uzel IDS JMK.

Variantně lze v ulici Řipské zřídit též vyhrazení jízdní pruhy a uvažovat obsluhu řešeného území nekolejovou MHD. Toto řešení je sice variabilní, ale dle našeho názoru méně vhodné nejen z kapacitních důvodů, ale také z hlediska zajištění kvalitní obsluhy Šlapanic.

Významné uzly IDS JMK v řešeném území

Vzhledem k tomu, že i ve výhledu má být hromadná osobní doprava provozována na principu funkčního integrovaného dopravního systému, je pro dopravní obsluhu řešeného území důležité rozmístění zastávek, přestupních uzlů a zejména významných uzlů IDS JMK.

Letiště Brno - Tuřany bude nový, významný přestupní uzel IDS JMK v prostoru před novou letištní odbavovací budovou, jehož součástí bude železniční zastávka, tramvajová zastávka, zastávky regionálních i městských autobusů a stanoviště veřejné taxislužby. V tomto přestupním uzlu lze zajistit příznivé podmínky jak pro cestující, tak i pro hromadnou osobní dopravu a taxislužbu. V případě potřeby lze uzel doplnit záchytným parkovištěm P + R.

Šlapanice, tramvajové nádraží bude nový, významný přestupní uzel IDS JMK v prostoru stávajícího železničního nádraží Šlapanice, jehož součástí bude tramvajová stanice a zastávky regionálních autobusů z přilehlého spádového území. Vzhledem k prostorovým možnostem mohou zde být odstavná stání regionálních autobusů, případně i záchytné parkoviště P + R.

Šlapanice, Riegrova je již v současné době přestupním uzlem regionálních autobusů linek číslo 151 a 710, avšak jeho přínos pro IDS JMK i pro obsluhu přilehlého území výrazně vzroste prodloužením trolejbusové trasy ve Šlapanicích o úsek Kalvodova – Riegrova. Součástí přestupního uzlu pak bude i nová konečná zastávka trolejbusové linky číslo 31. Z hlediska cestujících jsou v tomto prostoru příznivé podmínky, řešení však bude vyžadovat provozní odstavování trolejbusů na této jejich konečné zastávce.

Provoz ve stávajícím přestupním uzlu IDS JMK **Šlapanice, Kalvodova** se doporučuje potlačit prodloužením trolejbusové dráhy do uzlu Šlapanice, Riegrova, případně omezením regionální autobusové dopravy, protože v této lokalitě jsou naprosto nevyhovující prostorové podmínky z hlediska přestupujících cestujících.

Problematiku hromadné osobní dopravy nelze v žádném případě přehlížet, těžiště jejího řešení je však nutno hledat v širších souvislostech a tedy i mimo řešené území. Doporučuje se proto uplatnit požadavek na řešení systému hromadné osobní dopravy v rámci nového územního plánu města Brna, případně brněnské aglomerace.

4.5.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA A PĚŠÍ PROVOZ

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je dopravní systém, který v zásadě plní následující funkce :

- je alternativou k individuální automobilové nebo veřejné hromadné dopravě, zejména při pravidelných cestách do zaměstnání a do škol,
- je oblíbeným způsobem trávení volného času při rekreaci a sportu,
- je využívána pro turistické a kulturně historické poznávací účely.

Rozsah a pravidelné využívání cyklistické dopravy k denní dojíždě za prací a do škol je dosti problematické. Pravidelná dojížděka je totiž přímo vázána na konkrétní zdroje a cíle dopravy, takže volba dopravního prostředku je závislá nejen na vzdálenosti a konfiguraci terénu, ale také na podmínkách provozu. Cyklistická doprava je navíc výrazně ovlivněna okamžitou klimatickou situací a v neposlední řadě i fyzické zdatností dojíždějícího.

Cyklista, který denně vykonává stejnou trasu, volí nejkratší, případně nejméně fyzicky náročnou trasu. V případě, že je nucen se pohybovat po nevhodném nebo nebezpečném úseku, využije cyklista trasu po cyklistické stezce jen pokud tato také splňuje jeho požadavky.

Mezi cyklotrasy lze zařadit prakticky každou silnici, která svými technickými parametry a intenzitami provozu umožňuje bezpečný souběžný provoz motorových a nemotorových vozidel.

V řešeném území se cyklistické stezky spíše uplatní v rekreační cykloturistice. V tomto území totiž leží rovinatá památková zóna Slavkovského bojiště, vhodná pro krátkodobé výlety. Na Slavkovském bojišti se v roce 1805 odehrála bitva, ve které francouzský císař Napoeon porazil spojenecká rakousko – ruská vojska císaře Františka a cara Alexandra. Nachází se zde řada turisticky atraktivních lokalit a díky aktivitě představitelů obcí tohoto regionu dojde v dohledné době k vyznačení naučných cyklotras v tomto prostoru.

V současné době jsou přes řešené území, vesměs po stávajících málo vytížených silnicích, vyznačeny následující cyklistické trasy :

- Brno, Přizemice – Brno, Tuřany – Dvorská – Kobylnice – Mohyla míru,
- Líšeň – Podolí – Šlapanice - Kobylnice – Mohyla míru – Sokolnice – Telnice,
- Jiříkovice – Rohlenka – Tvarožná – Pozořice,
- Slavkov u Brna – Křenovice – Prace - Mohyla míru.

Díky aktivitě představitelů zdejších obcí dojde již v dohledné době k rozšíření počtu cyklistických stezek a k vyznačení naučných cyklotras v tomto prostoru.

Pěší provoz

Pěší pohyb je základním článkem lidské mobility. Chodec je ze všech účastníků dopravního procesu nejzranitelnějším, avšak lidský život a zdraví člověka má nejvyšší hodnotu a proto je prvořadá péče o bezpečný a pohodlný pohyb pěších. Konkrétně to pak znamená budování segregovaných stezek pro pěší mezi jednotlivými městy i obcemi. Potřeby pěších je třeba zohledňovat zejména při řešení místních komunikací ve městech a v obcích výstavbou bezbariérových tras, chodníků, přechodů a ochranných ostrůvků pro pěší.

Již v současné době jsou přes řešené území vyznačeny následující turistické trasy :

- Šlapanice – Tvarožná – Stará Pošta - Rousínov,
- Tvarožná – Rohlenka – Jiříkovice – Prace – Mohyla míru – Sokolnice,
- Slavkov u Brna – Křenovice – Prace - Mohyla míru.

Tabulková část - doprava - viz příloha 1 v tabulkové části

Dopravní nároky rozvojových ploch - dlouhodobý výhled

Dopravní nároky rozvojových ploch - výhled

Dopravní nároky rozvojových ploch - etapa

4.6 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

4.6.1 OVZDUŠÍ

Celé řešené území a jeho nejbližší okolí jsou podle §7 odst.1, zákona 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší ve znění zákona č. 521/2002 Sb. a zákona č. 92/2004 Sb., 86/2002 Sb. oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší Pro oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší jsou krajský úřad a obecní úřad (městský úřad) povinny do dvou let od vymezení oblasti ministerstvem vypracovat, případně aktualizovat programy ke zlepšení kvality ovzduší pro znečišťující látky, u kterých jsou překračovány imisní limity a meze tolerance, a to za účelem plnění limitních hodnot ve lhůtách uvedených v prováděcím právním předpisu.

Hlavními zdroji narušení kvality ovzduší v území jsou mobilní zdroje - silniční motorová vozidla - nejvíce zatížená dopravou je severní část území, kterou prochází dálnice D1, dále přenos emisí ze zdrojů mimo řešené území (Brno, Mokrý).

Nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší v řešeném území –zvláště velký zdroj oxidu siřičitého je firma Tondach Česká republika s.r.o., k velkým zdrojům patří: skládka firmy SATESO, s.r.o se sídlem ve Šlapanicích a zemědělské družstvo Bonagro (ČSPH, chov zvířat, kotelná)

V okrajových partiích zastavěného území se může převážně v předjarním a časně jarním období projevovat zvýšená prašnost způsobená větrnou erozí na navazujících pozemcích orné půdy. Za určitých povětrnostních podmínek mohou kvalitu ovzduší řešeného území ovlivňovat i zdroje z jiných částí území, zejména města Brna.

Navrhovaná urbanizace řešeného území s sebou přinese i nové zdroje znečištění ovzduší ze zvýšené automobilové a letecké dopravy, energetických zdrojů, případně technologií. Výhodou umístění těchto aktivit jsou obecně příznivé rozptylové podmínky celého území.

4.6.2 VODA

Současná kvalita povrchových a podzemních vod je v řešeném území snižována zejména vlivem zemědělského obhospodařování území a komunálními odpadními vodami, vypouštěnými bez čištění do jejich koryt. Výrazné zlepšení situace přinese v současné době budovaný kanalizační sběrač pro celou oblast Šlapanicka, který bude odvádět odpadní vody ze stávajících i navrhovaných objektů do ústřední kanalizační čistírny v Modřicích.

Potenciálními zdroji kontaminace vod jsou silniční a letecká doprava případné splachy a znečištěných dešťových vod z areálů. Proti tomuto nebezpečí se navrhuje v území budování drobných retenčních nádrží v jednotlivých areálech a relativně vysoké procento zastoupení zelených ploch ve stavebních plochách s filtrační a zasakovací funkcí.

4.6.3 SKLÁDKY, STARÉ ZÁTĚŽE A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

V řešeném území je provozovna firmy SATESO, s.r.o se sídlem ve Šlapanicích, která je provozovatelem skládky odpadů S - NO - skládka určená pro ukládání stavebního odpadu a

odpadu kategorie ostatní a nebezpečný. V areálu zároveň probíhá za pomoci mobilní drtící a třídící jednotky PARKER recyklace stavebních odpadů. V lokalitě Hraničky je provozována biodegradace kontaminovaných zemín.

Nakládání s odpady se v řešeném území řídí zákonem 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů, na území města Brna obecně závaznou vyhláškou města Brna č. 6/2005, nakládání s komunálním a stavebním odpadem na území statutárního města Brna, na území města Šlapanic obecně závaznou vyhláškou města Šlapanice č. 3/2004 o stanovení systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálního odpadu a nakládání se stavebním odpadem na území Města Šlapanice a místní části Bedřichovice (vyhláška o odpadech). Podobně je nakládání s odpady řešeno obecně závaznými vyhláškami ostatních obcí, zasahujícími svými okraji do řešeného území.

Původci odpadů (právnícké osoby a fyzické osoby oprávněné k podnikání) jsou povinni nakládat s odpady ve smyslu § 5 zákona č. 125/1997 Sb, ve znění pozdějších předpisů, nakládání s komunálním odpadem je stanoveno výše uvedenou obecně závaznou vyhláškou. Pro nebezpečné složky komunálního odpadu vzniklé v řešeném území slouží doposud střediska separovaného odpadu na území města Brna na ulici Sladovnická V Brněnských Ivanovicích a na ulici Měšťanská a Malínská v Tuřanech, v Černovičkách ve Slatině a v areálu firmy SATESO ve Šlapanicích. Nově budou střediska separovaného odpadu umístěné do ploch výroby.

4.6.4 HLUK

V řešeném území se projevuje nadměrný hluk ze silniční železniční a letecké dopravy.

Hlukem ze silniční dopravy je nejvíce postiženo okolí dálnice D1, a v urbanizovaném území zástavba v ulicích s největší intenzitou dopravy. Významně se tento problém projevuje zejména na průjezdných úsecích silnic II. a III. tř. Problematická je i část ul. Řípské, a to od křižovatky s ul. Tuřanka, po mimoúrovňovou křižovatku Řípská – D1 přičemž významné omezení v krátkodobém horizontu není, s ohledem na právě realizované stavby mostů ve směru od Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa, prakticky možné.

Výhledové dopravní řešení však předpokládá směrování zejména nákladní dopravy mimo obytné zóny sídel:

silnice I/51(II/380) - obchvat Tuřan

silnice II/417- průtah mimo Dvorská

silnice III/15286 – obchvat Slatiny

Hlukem ze železniční dopravy je zatížena významná část obytného území Šlapanic. Zásadním způsobem zlepšit tuto situaci výhledové řešení nové železniční tratě Brno – Přerov

Hluk z letecké dopravy se projevuje díky blízkosti letiště Brno, Tuřany ve velké části území. Ve výkresech je vyznačeno HP (85 dB), je však nezbytné podotknout, že HP bylo vyhlášeno na základě jiných parametrů. Problematika zatížení území hlukem a jeho eliminace by měla být

znovu podrobně řešena jako součást podrobnějších technických studií jak železniční tratě Brno – Přerov, tak nově navržených komunikací a v novém, generelu letiště Brno, Tuřany, jehož pořízení se předpokládá v r. 2006.

4.6.5 VEGETAČNÍ KRYT. KRAJINNÁ ZELENĚ KOSTRA EKOLOGICKÉ STABILITY

Zatímco dnes má řešené území charakter kulturní zemědělské krajiny, typické pro rozsáhlé území jihovýchodně až jižně od Brna, navrhované řešení území systematicky urbanizuje s velkým podílem ploch podnikatelských aktivit.

Určujícím prvkem dnešního rázu krajiny jsou vedle málo dynamického reliéfu rozsáhlé hony orné půdy, navzájem oddělené zejména nepříliš hustou sítí komunikací (silnic, polních cest, železnic), vodních toků a příkopů, doprovázených různě výraznou vegetací. Charakteristické pro řešené území je výrazné zastoupení orné půdy a nedostatek lesa a trvalých travních porostů. Na zemědělskou půdu a ladem ležící plochy, náspy a okraje komunikací je potravně vázáno semenožravé ptactvo i běžné druhy savců a bezobratlých živočichů zemědělské krajiny, kteří budou urbanizací území výrazně ovlivněni. O to významnější roli tu hrají zachovalé zbytky přírodě blízkých společenstev.

Přes zdánlivou monotónnost území se tu najdou výrazné estetické prvky s ekologickou funkcí:

- část údolí Říčky mezi Bedřichovicemi a Šlapanicemi s lesíky Velký a Malý hájek – nejsou řešením dotčeny, doplňuje se tu plocha krajinné zeleně
- výchoz slepenců v přírodní památce Horka v katastru Podolí – není řešením dotčena,
- jihovýchodní strmé okraje Tuřanské terasy s lesíky, travobylinnými společenstvy a sady na jižním okraji katastru Šlapanic – částečně do nich zasahuje rozšíření letiště, předpokládá se travnatý pás bez terénních úprav
- údolí Roketnice s Ponětovickým rybníkem v jihovýchodním okraji řešeného území – není řešením dotčeno, doplňuje se tu plocha krajinné zeleně
- niva Říčky západně a severně od Kobylnic - je částečně narušeno dopravním řešením – obchvat Kobylnic, napojení na tangentu, doplňuje se tu plocha krajinné zeleně
- údolí Dunávky jižně od Dvorsk - doplňuje se tu plocha krajinné zeleně

Ekologicky relativně nejstabilnější části krajiny, obvykle zvané ekologicky významné segmenty krajiny (EVSK), vytvářejí její kostru ekologické stability. V řešeném území, kde přírodě blízká vegetace zaujímá velmi malý podíl jeho rozlohy tvoří kostru ekologické stability prakticky veškerá trvalá vegetace s výjimkou sadů a zahrad. Základní součástí kostry ekologické stability tvoří především pestrá bylinná i dřevinná společenstva v maloplošných chráněných územích - v přírodních památkách Horka, Velký hájek, Andělka a Čertovka, Návrší, k nim přistupují vodní toky a náhony s břehovými porosty, vodní nádrže (Ponětovický rybník, zvaný též Okloučka a vodní nádrž na Dunávce v katastru Dvorsk). Další kategorií ekologicky

významných segmentů krajiny jsou dochované plochy dřevinných a bylinných porostů na vápencových výchozech .- Zlámaniny v k.ú.Šlapanice, slepencová skalka Pod Žuránem v katastru Podolí, příkré svahy jižních okrajů Tuřanské terasy s trávobylinnými prostory a dřevinami v jižní části katastru Šlapanic (Prokopka, Bezděkov, Dolní), lužní lesíky - na prameništi Dvorského potoka v Tuřanech, u Dvorského potoka na ulici Tovární v Chrlících, Zlatý potok na rozhraní katastrů Ponětovic a Šlapanic, louky a břehové porosty v lokalitě Rozvív v Kobylnicích, revitalizovaný mokřad v Ponětovicích u Roketnice, malé remízky U vochtrovně ve Šlapanicích a Hruštičky v Tuřanech. Většina ekologicky významných segmentů krajiny požívá ochranu jako maloplošná chráněná území, významné krajinné prvky, případně biokoridory a biocentra.

Nově se plochy krajinné zeleně navrhuje jako součást prvků územního systému ekologické stability, případně jako kompenzace za úbytek přírodního prostoru vzniklý urbanizací území. Největší plochy navrhované krajinné zeleně jsou navrženy jako biocentra mezi Šlapanicemi a Ponětovicemi v nivě Říčky, mezi Ponětovicemi a Jiříkovicemi v nivě Roketnice a na přilehlých svazích, ve Šlapanicích severně od areálu družstva ve vytěžených prostorech (daleký výhled), mezi Bedřichovicemi a Šlapanicemi na místě dnešních zahrádek, severně od Dvorsk, jižně od Dvorsk. Mimo plochy ÚSES, avšak v návaznosti na ně se navrhuje plocha krajinné zeleně v souvislosti s budováním tangenty severně od biocentra Rozvíze v Kobylnicích.

4.6.6 ZELEŇ

4.6.6.1 FUNKČNĚ SAMOSTATNÁ ZELEŇ

Jako funkčně samostatná zeleň je chápána zeleň veřejně přístupná ve volných (nezastavěných) plochách, která není součástí žádné jiné funkce města. Tato zeleň má funkci rekreační, krajinoformující a estetickou. Funkčně samostatná zeleň se dělí na krajinnou zeleň - viz předchozí kapitola a městskou zeleň (sídlní). Plochy sídlní zeleně jsou záměrně vytvořenou náhradou za původní přírodní prostředí. Slouží jako zázemí pro odpočinek a rekreační aktivity obyvatel, spoluuvytvářejí kultivované sídlní (obytné) prostředí.

V řešeném území se tato zeleň vyskytuje v omezených plochách v Tuřanech a ve Šlapanicích, Nově se v podrobnosti urbanistické studie nenavrhuje.

Plochy krajinné zeleně jsou určeny k zachování a rozvoji přírodních hodnot území, zejména ve volné krajině (tj. mimo zastavěné území). Nově se navrhuje plochy krajinné zeleně jako prvky územního systému ekologické stability (biocentra a biokoridory), dále mimo prvky ÚSES jako kompenzace za úbytek přírodního prostoru vzniklý urbanizací území.

Nejvýznamnější nově navrhované plochy krajinné zeleně:

- jihozápadně od Dvorsk mezi stávající zástavbou obce a navrhovaným průmyslovým areálem,
- severně od Dvorsk v navrženém biocentru na prameništi Dunávky,
- v návaznosti na stávající plochy lesa v biocentru Prameniště Dvorského potoka

- v návaznosti na stávající plochy lesa a krajinné zeleně v biocentru na ulici Tovární na Dvorském potoce,
- v návaznosti na stávající plochy krajinné zeleně v navrženém biocentru Prokopka
- v nivě Říčky mezi Šlapanicemi a Ponětovicemi v navrženém biocentru a okolí sportovních ploch
- v navrženém biocentru severovýchodně od Ponětovického rybníka
- v navrženém biocentru Nad cihelnou

4.6.6.2 ZELEŇ VE STAVEBNÍCH PLOCHÁCH

Plochy zeleně, která má doplňkovou funkci k jiné hlavní funkci, jsou vylišovány jako překryvná funkce - zeleň ve stavebních plochách. V současné době se v území nachází zejména zeleň v plochách bydlení, méně v plochách výroby a občanské vybavenosti.

Zeleň v návrhových stavebních plochách by měla tvořit 25 – 30% rostlého terénu.

Vysoký podíl zeleně v navrhovaných zastavěných plochách je dán zejména potřebou

- snížení odtoku dešťových vod z území (vytvoření zasakovacích ploch),
- zlepšení mikroklimatických poměrů v území ,
- zvýšení estetiky území,
- nutností částečné náhrady za ekologickou újmu území, vzniklou zastavěním a zpevněním ploch

Zeleň v zastavěných plochách se navrhuje jako zatravněné plochy se skupinovými či solitérními výsadbami dřevin – zejména velkotvarých listnatých stromů.

Pro nové páteční trasy technické infrastruktury jsou v urbanistickém řešení vyhrazeny koridory v šířce 9 – 12 m. Zelený pás mezi odstavným pruhem a chodníkem bude rezervován pro výsadbu stromořadí z domácích velkotvarých listnatých dřevin, jako jsou lípy, javory, duby, jasany.

Specifické plochy zeleně tvoří retenční nádrže, respektive suché poldry, které budou zatravněny. Část jejich plochy bude využita i pro územní systém ekologické stability - na příklad v lokálním biocentru u ulice Tovární v Chrlích)

4.6.7 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

4.6.7.1 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, vyhlásit za zvláště chráněná.

V řešeném území jsou vyhlášena tato maloplošná chráněná území.

Přírodní památka Návrší- k.ú. Šlapanice

Slepencový výchoz, travinobylinná lada stepního charakteru.

PP Velký hájek- k.ú. Šlapanice

výchozy kulmských slepenců, í lesní porost a stepní lada.

PP Andělka a Čertovka- k.ú. Šlapanice

Lesní společenstva, skalní step

PP Horka k.ú.Podolí

Výchozy spodnokarbonských slepenců, s kolmou stěnou bývalého lomu, skalní step

Všechna chráněná území jsou plně respektována.

4.6.7.2 . VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

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

V řešeném území se nacházejí z obecně vyjmenovaných významných krajinných prvků lesy, vodní toky, údolní nivy, rybníky.

Vedle zákonem obecně vyjmenovaných VKP se v území nacházejí další významné krajinné prvky registrované orgány ochrany přírody dle § 6 zákona:

k.ú. Podolí

Pod Žuráněm

k.ú. Tvarožná

Santon,

k.ú. Bedřichovice

Zlámaniny,

k.ú. Šlapanice

U vochtrovně-

Prokopka

(VKP Na Roketnici - k.ú. Šlapanice, Jiříkovice, - těsně za hranicí řešeného území)

Brno – město, k.ú. Tuřany

Prameniště Dvorského potoka.

V území se nachází i řada ekologicky významných segmentů krajiny které jsou buď součástí VKP ze zákona (niva, les, rybník), nebo jsou k registraci přichystány. Jsou jimi:

v k.ú. Kobylnice

EVSK Nad rybníkem, EVSK - Rozvív

v k.ú. Ponětovice

EVSK Zlatý potok

EVSK Štosy

EVSK Ponětovický mokřad

EVKS Ponětovický rybník

v k.ú. Tvarožná

EVSK Díly

v k.ú. Šlapanice

EVSK Ponětovický rybník

Všechny registrované VKP a EVSK jsou respektovány,

4.6.7.3 OCHRANA KRAJINNÉHO RÁZU

K zabezpečení ochrany krajinného rázu katastru existuje legislativní opora zejména v zákoně č. 114/1992 Sb. Zákon v § 12 odst. 1 praví: *"Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině."*

Krajinný ráz je chráněn celoplošně, přičemž význam jeho ochrany stoupá souběžně s estetickou hodnotou jednotlivých partií krajiny. K umísťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz je nezbytný (podle odstavce 2 § 12 zákona č. 114/92 Sb.) souhlas orgánu ochrany přírody.

Navržené řešení totálním způsobem změny krajinný ráz celého území určeného k postupné urbanizaci.

Území s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, která nejsou zvláště chráněnými územími, je možno chránit (podle odst. 3 § 12 zákona) formou přírodního parku. Na řešeném území se nenachází žádný přírodní park, zato východní část území (na východ od toku Říčky) je součástí památkové zóny bitvy u Slavkova. Na jejím území již urbanizace pouze vyznívá, převážně plochami bydlení.

4.6.7.4 PAMÁTNÉ STROMY

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit dle § 46 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů za památné stromy.

V řešeném území nebyly dosud vyhlášeny žádné památné stromy. Na návrhových plochách nejsou žádné stromy, které by splňovaly podmínky památného stromu.

4.6.7.5 LOKALITY S VÝSKYTEM ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÝCH DRUHŮ ORGANISMŮ

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

vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb. a zvláště chráněné druhy živočichů v příloze č. III téže vyhlášky.

V řešeném území se nachází řada zvláště chráněných druhů organismů v plochách ekologicky významných segmentů.

4.6.7.6 SOUSTAVA NATURA 2000.

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami, které požívají smluvní ochranu (§ 39 zákona 114/92 S. ve znění pozdějších předpisů) nebo jsou chráněny jako zvláště chráněné území (§ 14 zákona 114/92 S. ve znění pozdějších předpisů),

Evropsky významné lokality.

Evropsky významná lokalita je lokalita vyžadující zvláštní územní ochranu a splňující podmínky podle § 45a odst. 1, zákona 114/92 S. ve znění pozdějších předpisů, která byla zařazena do seznamu lokalit nacházejících se na území České republiky vybraných na základě kritérií stanovených právními předpisy Evropských společenství a vyžadujících územní ochranu (dále jen "národní seznam"), a to až do doby jejího zařazení do seznamu lokalit významných pro Evropská společenství (dále jen "evropský seznam")

Přírodní stanoviště v zájmu Evropských společenství (dále jen "evropská stanoviště") jsou přírodní stanoviště na evropském území členských států Evropských společenství těch typů, které jsou ohroženy vymizením ve svém přirozeném areálu rozšíření nebo mají malý přirozený areál rozšíření v důsledku svého ústupu či v důsledku svých přirozených vlastností nebo představují výjimečné příklady typických charakteristik jedné nebo více z biogeografických oblastí, a která jsou stanovena právními předpisy Evropských společenství jako prioritní se označují ty typy evropských stanovišť, které jsou na evropském území členských států Evropských společenství ohrožené vymizením, za jejichž zachování mají Evropská společenství zvláštní odpovědnost, a které jsou stanovené právními předpisy Evropských společenství

Do seznamu lokalit Natura 2000 byly zařazeny výchozy kulmských slepenců na katastrech Podolí - PP Horka, a Šlapanice - PP Návrší, PP Velký hájek – rozšířeno k jihu, PP Andělka a Čertovka a mimo plochy s národní ochranou i slepencové výchozy nad ulicí Bedřichovická v zastavěném území Šlapanic.

4.6.8 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

V zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, je územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální systém ekologické stability.

Základními skladebnými částmi (prvky) ÚSES, tvořícími jeho povinnou součást jsou biocentra a biokoridory. Doplňkovými skladebnými částmi ÚSES jsou interakční prvky.

Územní systém ekologické stability je součástí schválených územních plánů všech obcí, které se v území nachází a statutárního města Brna..

Navrhované řešení územního systému ekologické stability řeší jeho trasování s ohledem na urbanizaci území. Vychází z předpokladu, že je účelné posilovat ekologickou stabilitu v neurbanizovaném území, tam, kde lze případně hovořit o přírodě blízkých ekosystémech a není účelné zavádět živé organismy do slepých uliček průmyslových, skaldových a jiných areálů.

V řešeném území jsou navrženy následující větve lokálního ÚSES.

První větev je vázána **na tok Říčky**. Biokoridor reprezentuje společenstva zamokřených a mokřích hydrických řad. Svou vazbou na vodní prostředí je trasa biokoridoru v řešeném území v celé délce jednoznačně daná, v dlouhém úseku prochází zastavěným územím Šlapanic. V trase biokoridoru jsou navržena tři lokální biocentra.

Druhá větev sleduje tok Roketnice. Biokoridor je navržený v obdobných stanovištních podmínkách jako předchozí, vyhýbá se však zastavěným územím. Trasa biokoridoru je jednoznačně daná. V prostoru Ponětovického rybníka je biokoridor vzhledem k charakteru pobřežních společenstev veden po jižním břehu, ve skutečnosti však funkci biokoridoru plní celá vodní plocha. V trase biokoridoru jsou navržena dvě biocentra (U Jiříkovic a Parvize). V biocentru U Ponětovic se napojuje **biokoridor Roketnice** na biokoridor Říčky.

Třetí větev prochází složitou trasou mezi katastry Šlapanic, Jiříkovic a Ponětovic, převážně po zemědělské půdě. Biokoridor reprezentuje typické i unikátní stanovištní podmínky mimo údolní nivy. V trase biokoridoru je navrženo šest biocenter: Malý hájek (smíšené biocentrum sloužící i pro biokoridor Říčky), Velký hájek, Prokopka, Zlámaniny, U hřbitova a U Ponětovic (smíšené biocentrum sloužící i pro biokoridor Říčky a Roketnice).

Čtvrtá větev prochází jižní částí území (u Dvorsk) a propojuje ÚSES navržený na území města Brna s výše popsanou třetí větví (již na území k.ú. Kobylnice)

Pátá větev je vázána **na tok Dunávky**. Biokoridor reprezentuje společenstva zamokřených a mokřích hydrických řad. Svou vazbou na vodní prostředí je trasa biokoridoru v řešeném území v celé délce jednoznačně daná, je provázena převážně zahrádkami a krajinnou zelení. V trase biokoridoru je v řešeném území navrženo jedno koncové lokální biocentrum severně od zastavěného území Dvorsk. Výhledově je pro fungování biokoridoru nutno provést revitalizaci toku a případnou přeměnu části zahrádek a orné půdy v údolí toku na krajinnou zeleň.

Šestá větev sleduje tok Dvorského potoka, prochází střední a jižní částí řešeného území a reprezentuje rovněž společenstva zamokřených a mokřích hydrických řad. Propojuje koncové lokální biocentrum navržené v místě VKP Prameniště Dvorského potoka (skutečné prameniště

se ovšem nacházelo v ploše dnešního letiště) s lesíky ulici Tovární, kde je navrženo další biocentrum. Dále sleduje tok Dvorského potoka mimo řešené území k západu.

Navržené biocentrum u ulice Tovární je výrazně v kontaktu s předpokládanou urbanizací území. Zahrnuje jednak stávající plochy trvalé vegetace (VKP Dvorský potok, lesík jižně od železniční vlečky), tak i plochy navrhované trvalé vegetace (krajinné zeleně) na stávající orné půdě, ke kterým přistupuje i plocha navrženého suchého poldru. Biocentrum je vymezeno železnicí a stávajícím tělesem železniční vlečky na západě, hranicí průmyslového areálu na severu, navrhovanou jihovýchodní tangentou s přimknutou přeložkou ulice Tovární na jihu a stávajícími upevněnými a zastavěnými plochami na východě. Vybudování železniční vlečky o maximální šíři 25 m a frekvenci příjezdů po páteřní koleji průměrně 6 vlaků/ den o 10 vagonech a 2 vlaky/ noc o 10 vagonech, které bude biocentrem o výměře cca 3 ha procházet, by nemělo jeho funkci zásadně narušit.

Citlivě bude třeba řešit stavební úpravy křížení navrhované vlečky s korytem toku – biokoridorem.

4.7 KULTURNÍ HODNOTY V ÚZEMÍ

Urbanistické řešení respektuje v plném rozsahu všechny stabilizované výše uvedené kulturní hodnoty v řešeném území.

4.7.1 PAMÁTKOVÁ ZÓNA

BOJIŠTĚ BITVY TŘÍ CÍSAŘŮ U SLAVKOVA

Část řešeného území, nacházející se východně od zastavěného území Šlapanic je součástí památkové zóny bojiště bitvy u Slavkova, která byla vyhlášena vyhláškou Ministerstva kultury České republiky č.475/1992 Sb. ze dne 10.10.1992. Hranice zóny prochází severojižním směrem přibližně v ose současně zastavěného území Šlapanic, její průběh je vyznačen ve výkresech.

4.7.2 PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY

V řešeném území se nacházejí dále uvedené památkově chráněné objekty, zapsané ve
STÁTNÍM SEZNAMU NEMOVITÝCH KULTURNÍCH PAMÁTEK :

Řešená část katastrálního území Tuřan :

0232	Socha Sv. Jana Nepomuckého	ulice Dvorecká
0233	Socha Sv. Kajetána	ulice Dvorecká
8051	Husův sbor č.8	ulice Karkulínova
0075	Kostel Zvěstování Panny Marie + bývalá jezuitská residence	Tuřanské náměstí
0077	Kaple	Tuřanské náměstí

0078	Polygonální kaple	Tuřanské náměstí
0224	Sousoší Sv. Jana Nepomuckého	Tuřanské náměstí
0225	Sousoší Panny Marie	Tuřanské náměstí
0332	Kříž z r. 1811	Tuřanské náměstí

Katastrální území města Šlapanic

0995	kostel se sochou a křížem	parc.č.	1
0995/1	kostel Nanebevzetí Panny Marie	parc.č.	1
0995/2	socha sv. Jana Nepomuckého 18.století, baroko	parc.č.	265
0995/3	pamětní kříž z roku 1750 baroko	parc.č.	265
0996	dům scholasterie, Masarykovo nám. konec 16.století, renesance + úpravy z baroka	popis.	104
0997	socha sv. Floriána Svatojanské nám. počátek 18.století	parc.č.	137
1000	socha sv.Jana Nepomuckého Svatojanské náměstí polovina 18.století, baroko	parc.č.	140
1001	socha sv.Tadeáše Masarykovo nám. polovina 18.století, baroko	parc.č.	238
1003	pomník padlým v parku na Riegrově ulici 1928	parc.č.	907
1004	pomník Aloise Kalvody na hřbitově z r. 1923, B.Fuchs, Rudolf Březa	parc.č.	3047
1005	boží muka u staré silnice do Tuřan ranně barokní z roku 1660	parc.č.	2840/1
1007	pamětní kříž z roku 1855 nad městem při silnici do Jiříkovic	parc.č.	3102/1
1008	hraniční kámen u hřbitovní zdi, ulice Hřbitovní 17.-18.století	parc.č.	3128/1
1009	smírčí kámen Brněnská č.8 ze 17.století	parc.č.	1473

Z hlediska ochrany, obnovy a rozvoje kulturních hodnot území a jeho kulturního dědictví je třeba, aby ve smyslu uvedeného zákona byly respektovány též všechny další, i nezapsané hodnotné objekty a jevy, zejména historicky rostlá struktura sídelních útvarů v řešeném území.

Archeologické památky, archeologická naleziště a území archeologického zájmu

Celé řešené území je územím s předpokládaným výskytem archeologických nalezišť. Lokality, dotčené archeologickými zájmy jsou vyznačeny ve výkresové části. Větší a rozsáhlejší zemní zásahy, včetně všech liniových staveb, jsou podmíněny vyjádřením příslušného orgánu státní památkové péče a Památkového ústavu v Brně.

5. ETAPY VYUŽITÍ ÚZEMNÍHO POTENCIÁLU

5.1 URBANISTICKÉ PŘEDPOKLADY

Návrh etapizace - tedy sledu kroků, které vedou k naplnění navržených ploch včetně územního potenciálu je nezbytné, s ohledem na rozsah řešeného území a koordinační účel strategických záměrů, založit na globálním pohledu – tj. na vazbách rozhodujících ploch územního potenciálu a tomu odpovídající obsluze území na jedné straně, a na předpokladu realizace významných částí dopravních systémů nadmístního významu, které mohou být nezávislými akcemi, nicméně mohou podmínit využití některých ploch, na straně druhé.

Kromě výše uvedeného pohledu je nezbytné vnímat, že využití ploch navržených v územních plánech obcí bylo prověřeno v rámci projednání těchto územních plánů, a že tedy tyto části navrženého rozvoje území představují jakousi (nulitou) etapu.

Postup využití konečného potenciálu území ve výhledu bude zásadně vázán na realizaci rozhodujících podmiňujících staveb infrastrukturální povahy. Rozhodující v tomto směru bude zajištění dopravní obslužnosti doplněním silniční sítě a posílení zdrojů a přenosových kapacit rozvodů médií. Z tohoto pohledu vyjadřuje výhled konečný stav možného využití unikátního potenciálu území, etapa pak směrný rozsah rozvoje do doby realizace JVT v plném rozsahu.

Etapizace je vymezena následujícím způsobem:

- VÝHLED** využití všech navržených ploch včetně potenciálu ploch „Tuřany“ a „Šlapanice – jih“
- ETAPA** naplnění ploch vymezených v územních plánech obcí
a
využití potenciálu v těžišti urbanizačního pásu Černovická terasa, letiště Brno – Tuřany, Šlapanice

Výše uvedený přístup byl také základem pro stanovení intenzit dopravy na výhledové síti.

5.2 ETAPIZACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Navrhované dopravní řešení reflektuje v dlouhodobém výhledu předpokládaný růst počtu cestujících na letišti Brno, Tuřany na 4,0 mil. odbavených cestujících za rok a uvažovaný území rozvoj ve Slatině, Šlapanicích a také v Tuřanech. V dlouhodobém výhledu se pak v návaznosti na tento rozvoj v řešeném území předpokládá realizace celé řady významných dopravních staveb, mezi které patří zejména :

- výstavba nové infrastruktury podle potřeb letiště Brno, Tuřany ,
- rekonstrukce železniční tratě Brno – Přerov,
- Jihovýchodní silniční tangenta propojující dálnice D 2 a D1.

Pokud se v řešeném území nenaplní uvažovaný rozvoj, nebo nedojde k realizaci navrhovaných dopravních staveb, bude tato situace vyžadovat úpravu předpokládaného rozvoje, nebo poněkud jiné dopravní řešení. Protože vzhledem k doposud nevytříbeným vstupním podmínkám je těchto kombinací zatím nepřehledné množství, nelze ani definovat smysluplnou etapu řešení.

V „Urbanistické studii rozvojových zón letiště Brno, Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ je pak dokladována jedna z možných etap dopravního řešení, která vychází z výhledového urbanistického řešení a za jistých podmínek se může stát nejen etapou, ale přímo alternativou výhledového řešení.

Na rozdíl od výhledového řešení se v předkládané etapě nepředpokládá :

- územní rozvoj v navrhovaných rozvojových zónách v Tuřanech,
- Jihovýchodní silniční tangenta propojující dálnice D 2 a D1,
- rekonstrukce železniční tratě Brno – Přerov.

Každý z uvedených záměrů má na řešení své pozitivní i negativní dopady, pokud však nedojde v úseku přes řešené území k rekonstrukci železniční tratě Brno – Přerov, znemožní to ve svých důsledcích realizovat také :

- novou tramvajovou trať Řipská – Šlapanice, tramvajové nádraží, včetně tramvajových zastávek pro obsluhu Šlapanických rozvojových zón,
- nový přestupní uzel IDS JMK Šlapanice, tramvajové nádraží,
- zřízení železniční zastávky Brno, letiště a vybudování zde plnohodnotného uzlu IDS JMK.

Z uvedeného je zřejmé, že rekonstrukce železniční tratě Brno – Přerov má nejen nadměstský význam, ale výrazným způsobem může ovlivnit také kvalitu dopravní obsluhy přímo

v řešeném území. Je proto nejvýše žádoucí přehodnotit etapu dopravního řešení a sledovat tuto dopravní akci jako prioritní.

Obdobně z řešení studie vyplývá, že není optimální odkládat realizaci Jihovýchodní tangenty spojující dálnici D 2 a D 1. Nejen z hlediska řešeného území by také v této otázce měla být přehodnocena etapa dopravního řešení a tato dopravní akce sledována jako prioritní.

ZÁMĚRY A NAVRHOVANÉ DOPRAVNÍ STAVBY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Stručný popis rozvojového záměru a navrhované dopravní stavby		v etapě	ve výhledu
rozvoj	územní rozvoj ve stávajících obcích podle platných územních plánů	ano	ano
	ve studii uvažovaná rozvojová území (bez rozvojových zón v Tuřanech)	ano	ano
	ve studii uvažované rozvojové zóny v Tuřanech	ne	ano
	rozšíření provozu letiště Brno, Tuřany max. na 4,0 mil. cestujících za rok	ano	ano
hromadná doprava osob	dostavba a výstavba nová infrastruktury podle potřeb letiště Brno, Tuřany	ano	ano
	rekonstrukce železniční tratě Brno – Přerov, včetně zastávky Brno, letiště	ne	ano
	nová tramvajová trať Řipská – Brno, letiště	ano	ano
	nová tramvajová trať Řipská – Šlapanice, tramvajové nádraží	ne	ano
	prodloužení trolejbusové dráhy ve Šlapanicích o úsek Kalvodova - Riegrova	ano	ano
	rozšíření přestupního uzlu IDS JMK Šlapanice, Riegrova o trolejbus	ano	ano
	vybudování přestupního uzlu IDS JMK Brno, letiště (bez železnice)	ano	ne
	přestupní uzel IDS JMK Brno, letiště (včetně železnice)	ne	ano
dálnice, silnice a místní komunikace	vybudování přestupního uzlu IDS JMK Šlapanice, tramvajové nádraží	ne	ano
	nová útvarova MÚK D 1 x Tuřanka – Řipská	ano	ano
	rozšíření stávající dálnice D 1 v úseku Kývalka – Holubice	ano	ano
	Jihozápadní silniční tangenta propojující dálnice D 1 a D 2,	ano	ano
	Jihovýchodní silniční tangenta propojující dálnice D 2 a D1, včetně MÚK	ne	ano
	silniční obchvat zastavěného území Brno, Tuřany (silnice I / 51)	ano	ano
	rozšíření komunikace v ulici Průmyslová na 4 pruhy (silnice I / 51)	ano	ano
	propojení obchvatu Tuřan a ulice Průmyslové mimo MÚK (silnice I / 51)	ano	ano
	rozšíření příjezdné komunikace k letišti na 4 pruhy (silnice III / 15289)	ano	ano
	nová místní komunikace, severně podél letiště Brno, Tuřany	ano	ano
	nová místní komunikace Tuřanka – Kaštanová v trase podél dálnice D 1	ano	ano
	jižní obchvat Slatiny (spojnice silnic III / 15286 a III / 15289)	ano	ano
	východní silniční obchvat Slatiny (silnice III / 15286)	ano	ano
	nová místní komunikace Slatina – Šlapanice (jižně od silnice III / 15286)	ano	ano
	silniční průtah Šlapanice (silnice III / 4171)	ano	ano
	východní silniční obchvat Bedřichovic (silnice III / 4171)	ano	ano
	severní silniční obchvat Kobylnic (silnice II / 417)	ano	ano
	severní silniční obchvat obce Dvorská (silnice II / 417)	ano	ano

6. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

Pro veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny následující plochy:

a) Plochy pro dopravní stavby:

- Rozvojové plochy mezinárodního letiště Brno Tuřany nezbytné pro zabezpečení provozu pro uvažovanou kapacitu
- železniční trať Brno - Přerov dvoukolejná trať pro rychlost 100 - 160 km / hod., v poloze povšechně v prodloužení osy tratě ve stanici Brno-Slatina vedené dále rovnoběžně s osou vzletové a přistávací dráhy letiště a jihovýchodně od obcí Ponětovice a Jiříkovice,
- rozšíření dálnice D1, včetně útvárové křižovatky Řipská –Tuřanka,
- jihovýchodní tangenta – rychlostní silnice, která tvoří tangenciální spojení mezi D1 a D2, na hranici řešeného území na jihu a jihovýchodě, povšechně na rozhraní území Brna a okresu Brno-venkov na jihu a jihovýchodně od obcí Ponětovice a Jiříkovice,

b) Plochy veřejných dopravních pásů pro

- silnice I.třídy,
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- sběrné místní komunikace

c) Plochy vodohospodářské

- poldry

d) Plochy pásů pro sdružená vedení technických sítí

7. VYHODNOCENÍ ZÁBORU ZPF

7.1 POUŽITÁ METODIKA

Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhované urbanizace na zemědělský půdní fond bylo provedeno ve smyslu vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují podrobnosti ochrany půdního fondu k zákonu č. 332/1992 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů, § 3 a přílohy 3 této vyhlášky a Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších právních předpisů.

7.2 STRUKTURA PŮDNÍHO FONDU V ÚZEMÍ

Řešené území zasahuje do katastrálních území Tuřany, Chrlice, Dvorská, Holásky, Slatina, Šlapanice, Bedřichovice, okrajově (zejména řešením dopravní infrastruktury) též Kobylnice, Ponětovice.

Strukturu druhů pozemků v těchto katastrech uvádí následující tabulky:

Struktura půdního fondu [ha]

K.ú.	výměra katastru	zemědělská půda						lesní půda	vodní plochy	zastavěné plochy	ostatní plochy
		orná půda	vínice	zahrady	sady	trvalý travní porost	ZPF celkem				
Bedřichovice	174,80	141,09		4,86		0,66	146,61		1,03	4,67	22,49
Dvorská	223,48	177,20		4,83		0,44	182,47		2,11	5,67	33,23
Holásky	182,75	96,52	0,05	24,98	0,29	4,25	126,09		8,32	11,29	37,05
Chrlice	949,27	685,44	1,52	43,20	4,00	3,66	737,82	10,32	12,90	39,60	148,63
Kobylnice	509,45	414,35		16,20	12,12	1,69	444,36	20,43	6,41	11,02	27,23
Ponětovice	241,00	189,25		9,12		6,39	204,76	2,11	10,36	4,39	19,38
Slatina	582,98	229,18	0,16	42,43	0,62	3,67	276,06		1,43	79,10	226,39
Šlapanice	1 288,93	918,77	1,59	60,00	2,71	9,62	992,69	6,13	14,24	54,00	221,87
Tuřany	961,37	519,68	14,34	46,90	23,61	0,08	604,61	5,50	0,29	30,99	319,98
Celkem	5 114,03	3 371,48	17,66	252,52	43,35	30,46	3 715,47	44,49	57,09	240,73	1 056,25

Struktura půdního fondu [%]

K.ú.	katastr	zemědělská půda						lesní půda	vodní plochy	zastavěné plochy	ostatní plochy
		orná půda	vínice	zahrady	sady	trvalý travní porost	ZPF celkem				
Bedřichovice	100,00	80,72	0,00	2,78	0,00	0,38	83,87	0,00	0,59	2,67	12,87
Dvorská	100,00	79,29	0,00	2,16	0,00	0,20	81,65	0,00	0,94	2,54	14,87
Holásky	100,00	52,82	0,03	13,67	0,16	2,33	69,00	0,00	4,55	6,18	20,27
Chrlice	100,00	72,21	0,16	4,55	0,42	0,39	77,72	1,09	1,36	4,17	15,66
Kobylnice	100,00	81,33	0,00	3,18	2,38	0,33	87,22	4,01	1,26	2,16	5,34
Ponětovice	100,00	78,53	0,00	3,78	0,00	2,65	84,96	0,88	4,30	1,82	8,04
Slatina	100,00	39,31	0,03	7,28	0,11	0,63	47,35	0,00	0,25	13,57	38,83
Šlapanice	100,00	71,28	0,12	4,66	0,21	0,75	77,02	0,48	1,10	4,19	17,21
Tuřany	100,00	54,06	1,49	4,88	2,46	0,01	62,89	0,57	0,03	3,22	33,28
Celkem	100,00	65,93	0,35	4,94	0,85	0,60	72,65	0,87	1,12	4,71	20,65

7.3 AGRONOMICKÁ KVALITA PŮDY

Půdní pokryv je v řešeném území poměrně málo pestrý. Z přirozených půd převažují ve východní a severovýchodní části řešeného území (Šlapanice) černozemě modální a karbonátové na spraších a sprašových hlínách, zatímco v západní části území (Tuřany, Dvorská) se nachází černozemě modální a karbonátové na spraších s mocností 30 až 70 cm na velmi propustném podloží, méně pak arenické černozemě na píscích a štěrcích. Podél potoka Říčky a Roketnice se táhne pruh fluvizemí a černic na nivních uloženinách. Na svazích jejich údolí se nachází černozemě smyté. Půdy v zastavěném území jsou mnohde antropicky silně pozměněné.

Výchozím podkladem pro ochranu zemědělského půdního fondu při územně plánovací činnosti jsou bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ). Pětimístný kód půdně ekologických jednotek (dále jen BPEJ) definovaných vyhláškou Ministerstva zemědělství č. 327/1998 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů, vyjadřuje:

1. místo - Klimatický region.

2. a 3. místo - Hlavní půdní jednotka - je syntetická agronomická jednotka charakterizovaná půdním typem, subtypem, substrátem a zrnitostí včetně charakteru skeletovitosti, hloubky půdního profilu a vláhového režimu v půdě.

4. místo - Kód kombinace sklonitosti a expozice.

5. místo - Kód kombinace skeletovitosti a hloubky půdy.

Pomocí tohoto pětimístného kódu se přiřazuje jednotlivým BPEJ třída ochrany zemědělské půdy (I. – V.) dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR ze dne 1.10.1996 č.j. OOLP/1067/96 k odnímání půdy ze zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění zákona ČNR č. 110/1993 Sb. Podle

klimatického regionu a hlavní půdní jednotky je rovněž stanovena základní sazba odvodů při záboru zemědělské půdy ve smyslu přílohy A zákona ČNR č. 334/1992 Sb.

Řešené území se nachází v klimatickém regionu T2 - teplém mírně suchém, v kódu BPEJ označeném číslem 2.

V řešeném území jsou zastoupeny tyto hlavní půdní jednotky:

01 - Černozemě modální, černozemě karbonátové, na spraších nebo karpatském flyši, půdy středně těžké, bez skeletu, velmi hluboké, převážně s příznivým vodním režimem. Výrazně převažují v západní části řešeného území. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.01.00 a BPEJ 2.01.10 - zemědělsky nadprůměrné půdy, I. a II. třída ochrany.

04 - Černozemě arenické na píscích nebo na mělkých spraších (maximální překryv do 30 cm) uložených na píscích a štěrkopíscích, zrnitostně lehké, bezskeletovité, silné propustné půdy s výsušným režimem. Na malých plochách v západní části řešeného území. Jsou zařazeny do BPEJ 2.04.01 - zemědělsky podprůměrné půdy, IV. třída ochrany.

05 - Černozemě modální a černozemě modální karbonátové, černozemě luvické a fluvizemě modální i karbonátové na spraších s mocností 30 až 70 cm na velmi propustném podloží, středně těžké, převážně bezskeletovité, středně výsušné, závislé na srážkách ve vegetačním období. Zaujímají západní část řešeného území. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.05.01 a 2.05.11 - zemědělsky průměrné půdy, III. třída ochrany.

06 - Černozemě pelické a černozemě černické pelické na velmi těžkých substrátech (jílech, slínech, karpatském flyši a tercierních sedimentech), těžké až velmi těžké s vylehčeným orničním horizontem, ojediněle štěrkovité, s tendencí povrchového převlhčení v profilu. Nachází se ve velmi nepatrné výměře v jižní části katastru Tuřan. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.06.00, 2.06.10 a 2.06.12 - zemědělsky průměrné půdy, III. třída ochrany.

07 - Smonice modální a smonice modální karbonátové, černozemě pelické a černozemě černické pelické, vždy na velmi těžkých substrátech, celoprofilově velmi těžké, bezskeletovité, často povrchově periodicky převlhčované, na velmi omezené výměře v severní části území. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.07.00 a 2.07.10 - zemědělsky průměrné půdy, III. třída ochrany.

08 - Černozemě modální a černozemě pelické, hnědozemě, luvizemě, popřípadě i kambizemě luvické, smyté, kde dochází ke kultivaci přechodného horizontu nebo substrátu na ploše větší než 50 %, na spraších, sprašových a svahových hlínách, středně těžké i těžší, převážně bez skeletu a ve vyšší sklonitosti. Zaujímají převážnou část svahů údolí Říčky a Roketnice ve východní části řešeného území. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.08.10 a 2.08.50 - zemědělsky nadprůměrné, resp. podprůměrné půdy - II. a IV. třída ochrany.

20 - Pelozemě modální, vyluhované a melanické, regozemě pelické, kambizemě pelické i pararendziny pelické, vždy na velmi těžkých substrátech, jílech, slipech, flyši, tercierních sedimentech a podobné, půdy s malou vodopropustností, převážně bez skeletu, ale i středně

skeletovité, často i slabě oglejené. V malé výměře v Dvorskách, pod Švédskými šancemi, u Ponětovického rybníka. Zemědělsky podprůměrné půdy.

22 - Půdy arenického subtypu, regozemě, pararendziny, kambizemě, popřípadě i fluvizemě na mírné těžších substrátech typu hlinitý písek nebo písčitá hlína s vodním režimem poněkud příznivějším. V jihozápadní části území. V menších výměrách v Dvorskách, Slatině a Poběžovicích. Zemědělsky podprůměrné půdy. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.22.10 a 2.22.12 - zemědělsky podprůměrné půdy, IV. třída ochrany.

37 - Kambizemě litické, kambizemě modální, kambizemě rankerové a rankery modální na pevných substrátech bez rozlišení, v podorníci od 30 cm silné skeletovité nebo s pevnou horninou, slabě až středně skeletovité, v ornici středně těžké lehčí až lehké, převážně výsušné, závislé na srážkách. Malá plocha na Žuráni, možná antropogenního původu (pohřební mohyla z doby stěhování národů).

41 - Půdy se sklonitostí vyšší než 12 stupňů, kambizemě, rendziny, pararendziny, rankery, regozemě, černozemě, hnědozemě a další, zrnitostně středně těžké až velmi těžké s poněkud příznivějšími vláhovými poměry. Nepatrná plocha v severním okraji zástavby Šlapanic, zemědělsky podprůměrné půdy.

59 - Fluvizemě glejové na nivních uloženinách, těžké i velmi těžké, bez skeletu, vláhové poměry nepříznivé, vyžadují regulaci vodního režimu. Severní část nivy Říčky. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.59.00 - zemědělsky průměrné půdy, III. třída ochrany.

60 - Černice modální, černice modální karbonátové a černice arenické na nivních uloženinách, spraši i sprašových hlínách, středně těžké, bez skeletu, příznivé vláhové podmínky až mírně vlhčí. Niva Říčky a Roketnice. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.60.00 - zemědělsky nadprůměrné půdy, I. třída ochrany.

61 - Černice pelické i černice pelické karbonátové na nivních uloženinách, sprašových hlínách, spraších, jílech i stínech, těžké i velmi těžké, bez skeletu, sklon k převlhčení. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.61.00 - zemědělsky nadprůměrné půdy, II. třída ochrany.

63 - Černice pelické glejové i karbonátové na nivních uloženinách, jílech a stínech, těžké a velmi těžké, bez skeletu, nepříznivé vláhové poměry v důsledku vysoké hladiny spodní vody. Malá plocha v jižní části řešeného území. Zábor ZPF zasahuje na půdy řazené do BPEJ 2.63.00 - zemědělsky průměrné půdy, III. třída ochrany.

Závěrem lze konstatovat, že v západní a jihozápadní části území převládají zemědělsky průměrné až podprůměrné půdy na výsušných substrátech, ohrožené další aridizací klimatu, zatímco ve východní části se vyskytují půdy řazené do I. a II. třídy ochrany na spraších a sprašových hlínách, a to i na východní části tuřanské terasy. Odejmutí těchto kvalitních půd ze zemědělského půdního fondu je možné pouze ve výjimečných případech.

7.4 INVESTICE DO PŮDY

Odvodnění

V řešeném území bylo v minulosti realizováno odvodnění v prostoru západně od Bedřichovic, západně od Šlapanic (polní trať Brněnská pole, Try), severně od Tuřan ke Slatině (polní trať Kněžské háje), mezi Tuřany a Dvorský (polní trať Šorky, Studýnky), jižně od Dvorský (polní trať Šlapanská). Základní odvodňovací zařízení jsou v majetku Zemědělské vodohospodářské správy, meliorační detail (drenáž) byl předán vlastníkům. Při neexistenci melioračních družstev je údržba melioračního detailu velmi problematická.

Závlahy

V území byla vybudována koncem 60. let minulého století závlaha, která byla součástí tak zvané Závlahové soustavy jižně pod Brnem. Její provozování bylo vysoce nákladné. V současnosti jsou části tohoto závlahového systému rozprodány různým firmám, které ji využívají k nezemědělským účelům (na př. rekreace).

7.5 USPOŘÁDÁNÍ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A POZEMKOVÉ ÚPRAVY

Zemědělská prvovýroba v řešeném území je zaměřena na rostlinnou i živočišnou výrobu. V katastrech Tuřan a Chrlic proběhla komplexní pozemková úprava, ve Šlapanicích se zpracovává pozemková úprava v té části katastru, která je zahrnuta do řešeného území.

Zemědělské pozemky řešeného území obhospodařuje na katastru Tuřan a Chrlic firma Agro Brno-Tuřany a.s., na zbývajícím území včetně Dvorský hospodaří firma Bonagro Blažovice a.s.

Navrhovaným řešením dojde ke snížení obhospodařované výměry obou zemědělských společností. Společnost Bonagro obhospodařuje cca 4 000 ha zemědělské půdy, z velké části mimo řešené území a je zaměřena na produkci obilovin, olejnin, cukrovky, ovoce a vinné révy. Společnost Agro Brno-Tuřany pěstuje na cca 950 ha půdy obiloviny, olejnin a kukuřici, na cca 20 ha zelí a na poměrně rozsáhlých plochách v katastrech Brněnské Ivanovice, Přízřenice a Dolní Heršpice okrasné dřeviny a květiny.

7.6 ÚDAJE O AREÁLECH A OBJEKTECH STAVEB ZEMĚDĚLSKÉ PRVOVÝROBY

Firma Bonagro má výrobní areály s živočišnou výrobou ve Dvorskách, Šlapanicích, Blažovicích, Tvarožné, Praci a Viničných Šumicích, mechanizační středisko v Jiříkovicích.

Společnost Agro Brno-Tuřany má zemědělské výrobní areály s živočišnou výrobou v Tuřanech a Chrlicích,

7.7 OPATŘENÍ K ZAJIŠTĚNÍ EKOLOGICKÉ STABILITY

K zajištění ekologické stability byl do území začleněn územní systém ekologické stability, potřebné plochy pro jeho realizaci jsou zahrnuty do tabulky záborů ZPF.

7.8 ZDŮVODNĚNÍ VHODNOSTI NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Řešené území tvoří sektor na hranici měst Brna a Šlapanic s dosud nevyužitým potenciálem ploch pro ekonomické aktivity vázané na rozvoj letiště. Zázemí obytných zón vytváří podmínky a předpoklady pro strukturálně rozmanité funkční uspořádání.

Správní hranice měst Brna a Šlapanic v případě realizace významných rozvojových záměrů v sektoru zjevně nemohou být respektovány. Kromě letiště jsou významnými prvky, které mohou podporovat rozvoj území, i další trasy celostátní dopravní sítě dálnice D1 a dálnice D2, resp. propojení mezi nimi (JVT – jihovýchodní tangenta) a železnice (přeložka trati Brno – Přerov – vysokorychlostní koridor).

Předmětem hodnocení záboru ZPF jsou pouze plochy navrhované nad rámec stabilizovaných a návrhových ploch platných územních plánů příslušných měst a obcí.

Obecná východiska

Atraktivita, unikátnost a v brněnském regionu neopakovatelnost potenciálu území spočívá v kombinaci jeho rozlohy a rovinaté konfigurace terénu s polohou bezprostředně navazující na mezinárodní letiště s rozvojovými předpoklady a na multimodální koridory evropského významu. Hodnotu zóny dále zvyšuje zázemí sídla metropolitního významu s předpokládanými interakčními a synergickými účinky.

unkce výroby a pracovních aktivit, která je nosnou funkcí v řešeném území zóny letiště Tuřany, Šlapanice, je navržena v intencích regulované suburbanizace ve smyslu doporučeného modelu A územní prognózy JMK se zohledněním vazeb na strukturu výroby na území města Brna a relevantního segmentu příměstské oblasti.

Výrobně komerční zóna je koncipována s přiměřenou mírou smíšenosti a ohledem na kulturní a přírodní krajinné podmínky. Cílem studie je koordinace a optimalizace rozvojových záměrů v území s využitím atraktivity letiště Brno-Tuřany v jeho těžišti. Struktura funkčních ploch výroby bude doplněna optimalizovaným rozsahem rezidenčních funkcí za účelem vytvoření komplexního, atraktivního a životaschopného urbánního prostředí s potřebným zázemím technického vybavení a dopravní obsluhy v přímě vazbě na kapacitní nadřazené dopravní systémy.

Řešení respektuje i požadavek na umožnění postupného rozvoje území v etapách. Postup využití konečného potenciálu území ve výhledu bude zásadně vázán na realizaci rozhodujících podmiňujících staveb infrastrukturální povahy. Rozhodující v tomto směru bude zajištění dopravní obslužnosti doplněním silniční sítě a posílení zdrojů a přenosových kapacit rozvodů médií. Z tohoto pohledu vyjadřuje výhled konečný stav možného využití unikátního potenciálu území, etapa pak směrný rozsah rozvoje do doby realizace JVT v plném rozsahu.

Celkově se tak řešené území člení do čtyř segmentů svázaných polohou letiště, které navazují na kontaktní území Slatiny.

Segmenty se dělí na základní rozvojové plochy nosných funkcí označené v dokumentaci písmeny A – G. Mimo tyto nosné funkce jsou v území jednotlivých segmentů navrženy další funkce, s funkcí nosnou související nebo funkce, které jsou jejím návrhem vyvolány (dopravní a vodohospodářské plochy, zeleň a pod.).

S – severní stabilizovaný segment – (rozvojové plochy G)

Leží na k.ú. Slatina, mají charakter kontaktní, přechodové zóny mezi stabilizovanými plochami SZÚ s vazbou na D1 a koridor Řípské. V tomto segmentu je další rozvoj výrobní funkce potlačen, výrobní dominantou je dnes již v zásadě stabilizovaná plocha BPP Černovická terasa. Zábor ZPF se týká větší plochy severně od D1 pro smíšenou funkci převážně komerčních aktivit s podílem bydlení. Součástí segmentu je rozsáhlý nevýrobní areál komerčního centra na jižní straně dálnice D1, na které byla schválena změna ÚPmB.

SV – severovýchodní segment (rozvojové plochy C1, C2, D2, F)

Rozvojové plochy leží převážně na k.ú. Šlapanic a Bedřichovic, částečně Ponětovic. s významným výrobním a logistickým potenciálem ploch Šlapanické terasy.

C1 – návrhové plochy v etapě (k.ú. Šlapanice) jsou určeny pro umísťování a rozvoj plošně náročných výrobních aktivit s možností lokalizace velkého logistického centra, vázaného na leteckou, železniční a silniční dopravu.

C2 – návrhové plochy ve výhledu (potenciál v etapě) (k.ú.Šlapanice) jsou určeny pro umísťování a rozvoj plošně náročných výrobních aktivit.

D2 – potenciální rozvojové plochy ve výhledu (k.ú. Šlapanice) jsou určeny jako rezerva pro rozvoj letiště a umísťování plošně méně náročných výrobních aktivit.

F – potenciální rozvojové plochy ve výhledu (k.ú.Slatina) jsou určeny jako rezerva pro umísťování plošně méně náročných výrobních aktivit v návaznosti na přístupový koridor k letišti (prodloužená ulice Řípská).

potenciální rozvojové plochy ve výhledu (k.ú. Bedřichovice, Šlapanice, Ponětovice) jsou určeny jednak jako rezerva pro umísťování plošně méně náročných výrobních aktivit (jižně od D1) a pro rozvoj vesměs rodinného bydlení v návaznosti na západní okraj současně zastavěného území (intravilánu) Bedřichovic a Šlapanic. Potenciál ploch pro bydlení a navazujících ploch zeleně je navržen rovněž na východním okraji SZÚ Šlapanic a Ponětovic. Rozvoj bydlení bude vyvažovat rozvoj výroby a bude z tohoto pohledu plnit doplňkovou funkci pro vytvoření obytného zázemí části nových pracovníků.

SZ – severozápadní segment (rozvojové plochy výroby D1, E)

Poněkud roztržštěné území jižně od D1 (mezi D1 a západní částí letiště) je dotčené koridorem VVTL a VTL plynovodů a zahrnuje i prostor nové křižovatky s D1.

D1, E – potenciální rozvojové plochy ve výhledu (k.ú. Tuřany, zčásti k.ú.Slatina) jsou určeny jako rezerva pro umisťování plošně méně náročných výrobních aktivit. Jejich využitelnost je podmíněna respektováním režimu bezpečnostního pásma VVTL a VTL plynovodů ve smyslu vyjádření provozovatele Transgas z 22.6.2005, bod 4, kterým se stanovují odstupové vzdálenosti od plynovodu. Rozvojem strategicky významných ploch pro výrobu bude tento segment oddělen od souvislých ZPF ve volné krajině a ocitne se uvnitř zastavitelného území města.

JZ – jihozápadní segment (rozvojové plochy výroby A, B, D3)

Rozvojové plochy leží převážně na nezastavěné východní části k.ú. Tuřan a Chrlic, okrajově zasahují k.ú. Dvorská s mimořádným rozvojovým potenciálem pro plochu strategického významu.

A – návrhové plochy v etapě (k.ú.Tuřany) jsou určeny pro umisťování a rozvoj plošně náročných výrobních aktivit, prioritně pro umístění doposud v Brně postrádaného investora strategického významu, který by plnil funkci lídra ekonomiky města. Území by mělo být rezervováno výhradně pro tento účel, nemělo by být přípustné jeho rozdrobení do malých ploch. Plochy jsou vázány na dopravní páteř v hodonínské ose a na JVT. Jsou zavlečkovatelné ze stanice Chrlice v trase přibližně souběžné s JVT.

B – návrhové plochy ve výhledu (potenciál v etapě, částečně i ve výhledu) (k.ú.Chrlice, Tuřany) jsou určeny pro umisťování a rozvoj výrobních aktivit, jsou dělitelné na menší i větší areály jako doplňkové plochy pro umisťování především provozů subdodavatelů strategického investora. Segment navazuje na stabilizovanou výrobní zónu Tovární.

Na západním okraji výrobních ploch je navržen potenciál rozvojových ploch smíšených, které budou plnit funkci kontaktní zóny mezi výrobou a stabilizovaným i návrhovým bydlením v Chrlicích.

D3 – návrhové plochy v etapě (k.ú.Tuřany) jsou určeny pro umisťování a rozvoj plošně méně náročných výrobních aktivit jižně od letiště.

7.9 BILANČNÍ VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÉHO ZÁBORU ZPF

VIZ PŘÍLOHA 3 V TABULKOVÉ ČÁSTI

8. VYHODNOCENÍ ZÁBORU PUPFL

8.1 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

se dotýká ve třech lokalitách pozemků plnících funkci lesa.

lesík v trati Šorky – navržen k zástavbě jako plocha pro průmysl – průmyslová plocha

A. Zábor lesa o výměře 1,44 ha.

lesík na prameništi Tuřanského potoka – jeho okraj bude pravděpodobně dotčen rozšířením stávající komunikace. V podrobnosti urbanistické studie bez podrobnějšího řešení komunikace nelze rozsah navrhovaného záboru přesně vyhodnotit.

lesík u ulice Tovární – navrhované biocentrum, ve kterém je navržen poldr. Zábor lesa se nepředpokládá, nutná je úprava dřevinné skladby směřující k přírodě blízkému stavu – smrky a borovice budou nahrazeny olšemi, javory, duby a jasany, které zároveň snesou i krátkodobou záplavu v poldru.

8.2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE O LESÍCH V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Výměra lesů ve městě Brně činí 60 231,6 ha, což je 27,8 % výměry města. Lesy jsou smíšené, listnato-jehličnaté. Listnaté dřeviny tvoří 54,5 % procent dřevinné skladby lesů – převažuje dub, habr, buk, jehličnaté dřeviny tvoří 45,5 % dřevinné skladby s převahou borovice a smrku.

Celkem 49 % plochy lesů tvoří lesy hospodářské (dle § 9 zákona č. 289/1995 Sb.), 49 % lesy zvláštního určení (dle § 8 zákona) a 2 % plochy lesy ochranné. Z lesů zvláštního určení největší výměru, to jest 1 237 ha, zaujímají lesy sloužící lesnickému výzkumu a výuce, 804 ha tvoří příměstské a rekreační lesy a 683 ha zaujímají uznané obory.

Lesní porosty se ve městě Brně nachází v souvislých ucelených celcích jak na západní straně města (Holedná, Lesy Pohádky máje, Přehrada), tak i na severu a severovýchodě (Baba, Vranovské a Útěchovské lesy). Jihovýchodní území města Brna je prakticky bezlesé, převažuje orná půda. Na katastru Tuřan se nachází 5,5 ha lesa – což je 0,5 % výměry katastru, na katastru Chrlice se nachází 10 ha lesa, což je 1 % z výměry katastru, na katastru Dvorska se nenachází žádný les, na katastru Holásky se nenachází žádný les, na katastru Slatina se rovněž nenachází žádný les.

Na 54 % výměry lesa na území města Brna hospodaří Lesy České republiky s. p., na 20 % Školní lesní podnik Křtiny a na 10 % Lesy města Brna spol. s r. o. Zbývajících 16 % výměry lesů obhospodařují různí, převážně drobní vlastníci.

8.3 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ NA POZEMCÍCH PLNÍCÍCH FUNKCI LESA

Navrhované řešení se dotýká pozemků plnících funkci lesa ve dvou lokalitách v katastru Tuřany. Les u ulice Tovární v k.ú. Chlice nebude vybudováním poldru negativně dotčen.

Celková výměra lesa v k.ú. Tuřany činí 5,5 ha což je 0,57 % z celkové výměry katastru. Lesy jsou v území pouze dva, z nichž jeden je navržen k likvidaci (Šorky) a druhého (pramen Tuřanského potoka) se dotýká rozšíření komunikace.

8.4 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ KOMPENZUJÍCÍ ZÁBOR LESA

Urbanistická studie předpokládá zvýšení výměry lesa v k.ú. Tuřany rozšířením a úpravou prameniště Tuřanského potoka jako biocentra, v k.ú. Chlice rozšířením lesa (resp. krajinné zeleně) v prostoru navrženého biocentra na ulici Tovární, v k.ú. Dvorská rozšířením lesa (krajinné zeleně) v prostoru navrženého biocentra v prameništi Dunávky.

Tabulková část**Přílohy :**

Příloha 1 : Dopravní nároky ploch v rozvojovém území (výhled a etapa)

Příloha 2 : Tabulky urbanistických ukazatelů :

Příloha 2.1 : Etapa – Návrhové plochy

Příloha 2.2 : Etapa – Potenciál

Příloha 2.3 : Výhled – Návrhové plochy

Příloha 2.4 : Výhled – Potenciál

Příloha 3 : Bilanční vyhodnocení předpokládaného záboru ZPF

Příloha 3.1 : Etapa

Příloha 3.2 : Návrh

PŘÍLOHA 1:

**DOPRAVNÍ NÁROKY PLOCH
V ROZVOJOVÉM ÚZEMÍ BRNO – TUŘANY
(VÝHLED A ETAPA)**

DOPRAVNÍ NÁROKY PLOCH V ROZVOJOVÉM ÚZEMÍ BRNO - TUŘANY, DLOUHODOBÝ VÝHLED (včetně etapy a návrhu)

Charakteristika rozvojových ploch					Využití rozvojových ploch					Orientační dopravní nároky rozvojových ploch							
obec, město měst. část	sektor území	fáze realizace	rozvojová plocha		využití území	uvažovaný počet			osob celkem	žel. vag.	vozidel v jednom směru				v obou směrech		
			číslo	velikost		obyv.	prac.	návštěv			nákl.	busy	osobní	celkem	celkem	těžká	těžkých
1. Jihozápadní sektor																	
Tuřany	J-západní	návrh	210	1,42 ha	B	55	2	6	62	0	0	1	25	26	52	3	5%
Tuřany	J-západní	návrh	211	0,86 ha	B	33	1	3	38	0	0	1	15	16	32	2	5%
Chrlice	J-západní	návrh	212	0,42 ha	B	16	0	2	18	0	0	0	7	8	15	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	213	1,84 ha	B	72	2	7	81	0	0	2	32	34	68	3	5%
Chrlice	J-západní	návrh	214	8,47 ha	B	329	9	33	371	0	0	7	148	155	311	15	5%
Chrlice	J-západní	návrh	215	0,90 ha	R	0	5	50	55	0	0	1	18	20	39	3	7%
Chrlice	J-západní	návrh	216	0,82 ha	B	32	1	3	36	0	0	1	14	15	30	1	5%
Tuřany	J-západní	návrh	221	24,02 ha	V2	0	480	0	480	72	721	10	288	1 018	2 037	1 460	72%
Tuřany	J-západní	návrh	222	58,87 ha	V3	0	2 944	0	2 944	0	147	74	981	1 202	2 404	442	18%
Chrlice	J-západní	návrh	223	55,88 ha	V3	0	2 794	0	2 794	0	140	70	931	1 141	2 282	419	18%
Chrlice	J-západní	návrh	225	0,23 ha	B	9	0	1	10	0	0	0	4	4	8	0	5%
Chrlice	J-západní	návrh	226	0,31 ha	B	12	0	1	14	0	0	0	5	6	11	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	227	0,83 ha	B	32	1	3	36	0	0	1	14	15	30	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	228	1,04 ha	B	40	1	4	46	0	0	1	18	19	38	2	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	301	1,66 ha	B	65	2	6	73	0	0	1	29	30	61	3	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	302	2,98 ha	B	116	3	12	131	0	0	3	52	55	109	5	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	303	1,20 ha	B	47	1	5	53	0	0	1	21	22	44	2	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	304	3,76 ha	B	146	4	15	165	0	0	3	66	69	138	7	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	305	2,19 ha	B	85	2	9	96	0	0	2	38	40	80	4	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	308	2,16 ha	B	84	2	8	95	0	0	2	38	40	79	4	5%
Chrlice	J-západní	potenciál	309	4,58 ha	S	178	5	18	201	0	0	4	120	124	248	8	3%
Chrlice	J-západní	potenciál	310	12,48 ha	S	485	13	49	547	0	0	11	327	338	676	22	3%
Chrlice	J-západní	potenciál	311	0,74 ha	S	29	1	3	32	0	0	1	19	20	40	1	3%
Celkem	J-západní	dl.výhled		187,66 ha		1 866	6 275	237	8 377	72	1 007	197	3 213	4 417	8 834	2 408	27%
2. Jižní sektor																	
Dvorská	jižní	návrh	217	8,94 ha	S	39	87	4	129	0	0	3	69	72	144	6	4%
Dvorská	jižní	návrh	218	1,93 ha	B	75	2	8	85	0	0	2	34	35	71	3	5%
Dvorská	jižní	návrh	219	1,81 ha	S	8	18	1	26	0	0	1	14	15	29	1	4%
Tuřany	jižní	etapa	220	237,01 ha	V1	0	10 665	0	10 665	308	830	267	3 555	4 651	9 303	2 192	24%
Tuřany	jižní	návrh	224	12,51 ha	V3	0	626	0	626	0	31	16	209	255	511	94	18%
Dvorská	jižní	potenciál	312	4,75 ha	R	0	5	50	55	0	0	1	26	26	53	2	3%
Celkem	jižní	dl.výhled		266,95 ha		121	11 403	62	11 586	308	861	288	3 906	5 055	10 110	2 298	19%

3. Severovýchodní sektor

Šlapanice	S-východní	etapa	231	23,80	ha	V2	0	476	0	476	71	714	10	286	1 009	2 018	1 447	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	232	18,57	ha	V2	0	371	0	371	56	557	7	223	787	1 575	1 129	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	233	2,92	ha	V3	0	146	0	146	0	7	4	49	60	119	22	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	234	1,71	ha	V4	0	103	0	103	0	3	2	62	66	132	9	7%
Šlapanice	S-východní	etapa	235	10,21	ha	V3	0	511	0	511	0	26	13	170	208	417	77	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	236	11,34	ha	V3	0	567	0	567	0	28	14	189	232	463	85	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	237	17,27	ha	V2	0	345	0	345	52	518	7	207	732	1 464	1 050	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	238	8,63	ha	V3	0	432	0	432	0	22	11	144	176	352	65	18%
Šlapanice	S-východní	návrh	239	12,68	ha	V2	0	254	0	254	38	380	5	152	538	1 075	771	72%
Šlapanice	S-východní	návrh	282	38,39	ha	S	166	350	7 500	8 016	0	0	162	4 775	4 937	9 873	324	3%
Šlapanice	S-východní	návrh	283	4,55	ha	S	20	44	0	64	0	0	2	34	36	71	3	4%
Šlapanice	S-východní	návrh	284	6,75	ha	S	29	65	0	94	0	0	2	50	52	104	4	4%
Šlapanice	S-východní	návrh	285	1,48	ha	B	58	2	6	66	0	0	1	26	28	55	3	5%
Šlapanice	S-východní	návrh	286	3,26	ha	B	127	4	13	144	0	0	3	57	60	120	6	5%
Šlapanice	S-východní	potenciál	313	25,88	ha	V2	0	518	0	518	78	776	10	311	1 097	2 195	1 574	72%
Šlapanice	S-východní	potenciál	314	15,70	ha	V3	0	785	0	785	0	39	20	262	321	641	118	18%
Šlapanice	S-východní	potenciál	315	11,37	ha	V3	0	569	0	569	0	28	14	190	232	464	85	18%
Šlapanice	S-východní	potenciál	316	26,41	ha	V3	0	1 321	0	1 321	0	66	33	440	539	1 078	198	18%
Šlapanice	S-východní	potenciál	317	8,76	ha	V3	0	438	0	438	0	22	11	146	179	358	66	18%

Celkem	S-východní	dl.výhled	249,68	ha		400	7 299	7 519	15 218	295	3 187	331	7 771	11 288	22 577	7 035	31%
---------------	-------------------	------------------	---------------	-----------	--	------------	--------------	--------------	---------------	------------	--------------	------------	--------------	---------------	---------------	--------------	------------

4. Severní sektor

Šlapanice	severní	etapa	230	23,29	ha	V2	0	466	0	466	70	699	9	279	987	1 975	1 416	72%
Tuřany	severní	potenciál	318	6,39	ha	V3	0	320	0	320	0	16	8	107	130	261	48	18%
Tuřany	severní	potenciál	319	1,76	ha	V4	0	106	0	106	0	3	2	63	68	136	10	7%
Tuřany	severní	potenciál	320	15,70	ha	V3	0	785	0	785	0	39	20	262	321	641	118	18%
Tuřany	severní	potenciál	321	25,25	ha	V2	0	505	0	505	76	758	10	303	1 071	2 141	1 535	72%
Tuřany	severní	potenciál	322	7,56	ha	V3	0	378	0	378	0	19	9	126	154	309	57	18%
Tuřany	severní	potenciál	323	15,23	ha	V3	0	762	0	762	0	38	19	254	311	622	114	18%
Tuřany	severní	potenciál	329	6,41	ha	V4	0	385	0	385	0	10	8	231	248	248	35	9%

Celkem	severní	dl.výhled	101,59	ha		0	3 705	0	3 705	146	1 581	85	1 625	3 291	6 582	3 333	0%
---------------	----------------	------------------	---------------	-----------	--	----------	--------------	----------	--------------	------------	--------------	-----------	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------

5. Severozápadní sektor

Tuřany	S-západní	potenciál	324	10,24	ha	V3	0	512	0	512	0	26	13	171	209	418	77	18%
Tuřany	S-západní	potenciál	325	6,63	ha	V3	0	332	0	332	0	17	8	111	135	271	50	18%
Tuřany	S-západní	potenciál	326	2,02	ha	V3	0	101	0	101	0	5	3	34	41	82	15	18%
Tuřany	S-západní	potenciál	327	1,85	ha	V3	0	93	0	93	0	5	2	31	38	76	14	18%
Tuřany	S-západní	potenciál	328	11,72	ha	V3	0	586	0	586	0	29	15	195	239	479	88	18%

Celkem	S-západní	dl.výhled	32,46	ha		0	1 623	0	1 623	0	81	41	541	663	1 325	243	18%
---------------	------------------	------------------	--------------	-----------	--	----------	--------------	----------	--------------	----------	-----------	-----------	------------	------------	--------------	------------	------------

6. Západní sektor

Tuřany	západní	návrh	201	3,09	ha	B	120	3	12	135	0	0	3	54	57	113	5	5%
Tuřany	západní	návrh	202	0,47	ha	B	18	1	2	21	0	0	0	8	9	17	1	5%
Tuřany	západní	návrh	203	2,08	ha	S	9	20	1	30	0	0	1	16	17	33	1	4%
Tuřany	západní	návrh	204	12,47	ha	S	54	121	5	180	0	0	4	96	100	201	8	4%
Tuřany	západní	návrh	205	0,44	ha	S	2	4	0	6	0	0	0	3	4	7	0	4%
Tuřany	západní	návrh	206	0,72	ha	B	28	1	3	32	0	0	1	13	13	26	1	5%
Tuřany	západní	návrh	207	0,62	ha	B	24	1	2	27	0	0	1	11	11	23	1	5%
Tuřany	západní	návrh	208	3,53	ha	B	137	4	14	155	0	0	3	62	65	130	6	5%
Tuřany	západní	návrh	209	3,79	ha	S	16	37	2	55	0	0	1	29	31	61	3	4%
Tuřany	západní	návrh	229	0,55	ha	B	21	1	2	24	0	0	0	10	10	20	1	5%
Celkem	západní	dl.výhled		27,76	ha		430	192	43	665	0	0	14	302	316	632	29	5%

7. Letiště Brno - Tuřany

Tuřany	letišťe	etapa	287	12,00	ha	V3	0	600	0	600	0	30	9	280	319	638	78	12%
Tuřany	letišťe	potenciál	330	12,86	ha	V2	0	257	0	257	39	386	5	154	545	1 091	782	72%
Tuřany	letišťe	potenciál	331	13,78	ha	V3	0	689	0	689	0	34	14	276	324	648	96	15%
Tuřany	letišťe	potenciál			provoz	DL	0	3 100	24 000	27 100	55	100	395	12 800	13 295	26 590	990	4%
Celkem	letišťe	dl.výhled		4,00	mil. cest.		0	4 646	24 000	28 646	94	550	423	13 510	14 483	28 966	1 946	7%
Dlouhodobý výhled celkem							2 817	35 142	31 861	69 820	914	7 268	1 379	30 867	39 513	79 027	17 293	22%

DOPRAVNÍ NÁROKY PLOCH V ROZVOJOVÉM ÚZEMÍ BRNO - TUŘANY, VÝHLED (včetně etapy)

Charakteristika rozvojových ploch					Využití rozvojových ploch					Orientační dopravní nároky rozvojových ploch							
obec, město měst. část	sektor území	fáze realizace	rozvojová plocha číslo	velikost	využití území	uvažovaný počet obyv.	prac.	návštěv	osob celkem	žel. vag.	vozidel v jednom směru				v obou směrech		
											nákl.	busy	osobní	celkem	celkem	těžká	těžkých
1. Jihozápadní sektor																	
Tuřany	J-západní	návrh	210	1,42 ha	B	55	2	6	62	0	0	1	25	26	52	3	5%
Tuřany	J-západní	návrh	211	0,86 ha	B	33	1	3	38	0	0	1	15	16	32	2	5%
Chrlice	J-západní	návrh	212	0,42 ha	B	16	0	2	18	0	0	0	7	8	15	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	213	1,84 ha	B	72	2	7	81	0	0	2	32	34	68	3	5%
Chrlice	J-západní	návrh	214	8,47 ha	B	329	9	33	371	0	0	7	148	155	311	15	5%
Chrlice	J-západní	návrh	215	0,90 ha	R	0	5	50	55	0	0	1	18	20	39	3	7%
Chrlice	J-západní	návrh	216	0,82 ha	B	32	1	3	36	0	0	1	14	15	30	1	5%
Tuřany	J-západní	návrh	221	24,02 ha	V2	0	480	0	480	72	721	10	288	1 018	2 037	1 460	72%
Tuřany	J-západní	návrh	222	58,87 ha	V3	0	2 944	0	2 944	0	147	74	981	1 202	2 404	442	18%
Chrlice	J-západní	návrh	223	55,88 ha	V3	0	2 794	0	2 794	0	140	70	931	1 141	2 282	419	18%
Chrlice	J-západní	návrh	225	0,23 ha	B	9	0	1	10	0	0	0	4	4	8	0	5%
Chrlice	J-západní	návrh	226	0,31 ha	B	12	0	1	14	0	0	0	5	6	11	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	227	0,83 ha	B	32	1	3	36	0	0	1	14	15	30	1	5%
Chrlice	J-západní	návrh	228	1,04 ha	B	40	1	4	46	0	0	1	18	19	38	2	5%
Celkem	J-západní	výhled		155,91 ha		631	6 240	113	6 985	72	1 007	169	2 503	3 679	7 358	2 352	32%
2. Jižní sektor																	
Dvorská	jižní	návrh	217	8,94 ha	S	39	87	4	129	0	0	3	69	72	144	6	4%
Dvorská	jižní	návrh	218	1,93 ha	B	75	2	8	85	0	0	2	34	35	71	3	5%
Dvorská	jižní	návrh	219	1,81 ha	S	8	18	1	26	0	0	1	14	15	29	1	4%
Tuřany	jižní	etapa	220	237,01 ha	V1	0	10 665	0	10 665	308	830	267	3 555	4 651	9 303	2 192	24%
Tuřany	jižní	návrh	224	12,51 ha	V3	0	626	0	626	0	31	16	209	255	511	94	18%
Celkem	jižní	výhled		262,20 ha		121	11 398	12	11 531	308	861	288	3 880	5 029	10 057	2 297	23%
3. Severovýchodní sektor																	
Šlapanice	S-východní	etapa	231	23,80 ha	V2	0	476	0	476	71	714	10	286	1 009	2 018	1 447	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	232	18,57 ha	V2	0	371	0	371	56	557	7	223	787	1 575	1 129	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	233	2,92 ha	V3	0	146	0	146	0	7	4	49	60	119	22	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	234	1,71 ha	V4	0	103	0	103	0	3	2	62	66	132	9	7%
Šlapanice	S-východní	etapa	235	10,21 ha	V3	0	511	0	511	0	26	13	170	208	417	77	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	236	11,34 ha	V3	0	567	0	567	0	28	14	189	232	463	85	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	237	17,27 ha	V2	0	345	0	345	52	518	7	207	732	1 464	1 050	72%

Šlapanice	S-východní	etapa	238	8,63	ha	V3	0	432	0	432	0	22	11	144	176	352	65	18%
Šlapanice	S-východní	návrh	239	12,68	ha	V2	0	254	0	254	38	380	5	152	538	1 075	771	72%
Šlapanice	S-východní	návrh	282	38,39	ha	S	166	350	7 500	8 016	0	0	162	4 775	4 937	9 873	324	3%
Šlapanice	S-východní	návrh	283	4,55	ha	S	20	44	0	64	0	0	2	34	36	71	3	4%
Šlapanice	S-východní	návrh	284	6,75	ha	S	29	65	0	94	0	0	2	50	52	104	4	4%
Šlapanice	S-východní	návrh	285	1,48	ha	B	58	2	6	66	0	0	1	26	28	55	3	5%
Šlapanice	S-východní	návrh	286	3,26	ha	B	127	4	13	144	0	0	3	57	60	120	6	5%
Celkem	S-východní	výhled		161,56	ha		400	3 669	7 519	11 588	217	2 255	242	6 423	8 920	17 841	4 995	28%
4. Severní sektor																		
Celkem	severní		230	23,29	ha	V2	0	466	0	466	70	699	9	279	987	1 975	1 416	72%
5. Severozápadní sektor																		
Celkem	S-západní	výhled	0	0,00	ha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
6. Západní sektor																		
Tuřany	západní	návrh	201	3,09	ha	B	120	3	12	135	0	0	3	54	57	113	5	5%
Tuřany	západní	návrh	202	0,47	ha	B	18	1	2	21	0	0	0	8	9	17	1	5%
Tuřany	západní	návrh	203	2,08	ha	S	9	20	1	30	0	0	1	16	17	33	1	4%
Tuřany	západní	návrh	204	12,47	ha	S	54	121	5	180	0	0	4	96	100	201	8	4%
Tuřany	západní	návrh	205	0,44	ha	S	2	4	0	6	0	0	0	3	4	7	0	4%
Tuřany	západní	návrh	206	0,72	ha	B	28	1	3	32	0	0	1	13	13	26	1	5%
Tuřany	západní	návrh	207	0,62	ha	B	24	1	2	27	0	0	1	11	11	23	1	5%
Tuřany	západní	návrh	208	3,53	ha	B	137	4	14	155	0	0	3	62	65	130	6	5%
Tuřany	západní	návrh	209	3,79	ha	S	16	37	2	55	0	0	1	29	31	61	3	4%
Tuřany	západní	návrh	229	0,55	ha	B	21	1	2	24	0	0	0	10	10	20	1	5%
Celkem	západní	výhled		27,76	ha		430	192	43	665	0	0	14	302	316	632	29	5%
7. Letiště Brno - Tuřany																		
Tuřany	letiště	etapa	287	12,00	ha	V3	0	600	0	600	0	30	9	280	319	638	78	12%
Tuřany	letiště	návrh		provoz		DL	0	3 100	24 000	27 100	55	100	395	12 800	13 295	26 590	990	4%
Celkem	letiště	výhled		4,00	mil. cest.		0	3 700	24 000	27 700	55	130	404	13 080	13 614	27 228	1 068	4%
Výhled celkem							1 583	25 665	31 687	58 935	722	4 952	1 126	26 467	32 545	65 091	12 156	19%

DOPRAVNÍ NÁROKY PLOCH V ROZVOJOVÉM ÚZEMÍ BRNO - TUŘANY, ETAPA

Charakteristika rozvojových ploch						Využití rozvojových ploch					Orientační dopravní nároky rozvojových ploch							
obec, město měst. část	sektor území	fáze realizace	rozvojová plocha			využití území	uvažovaný počet			osob	žel. vag.	vozidel v jednom směru				v obou směrech		
			číslo	velikost			obyv.	prac.	návštěv	celkem		nákl.	busy	osobní	celkem	celkem	těžká	těžkých
1. Jihozápadní sektor																		
Celkem	J-západní		0	0	ha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Jižní sektor																		
Tuřany	jižní	etapa	220	237,01	ha	V1	0	10 665	0	10 665	308	830	267	3 555	4 651	9 303	2 192	24%
3. Severovýchodní sektor																		
Šlapanice	S-východní	etapa	231	23,80	ha	V2	0	476	0	476	71	714	10	286	1 009	2 018	1 447	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	232	18,57	ha	V2	0	371	0	371	56	557	7	223	787	1 575	1 129	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	233	2,92	ha	V3	0	146	0	146	0	7	4	49	60	119	22	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	234	1,71	ha	V4	0	103	0	103	0	3	2	62	66	132	9	7%
Šlapanice	S-východní	etapa	235	10,21	ha	V3	0	511	0	511	0	26	13	170	208	417	77	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	236	11,34	ha	V3	0	567	0	567	0	28	14	189	232	463	85	18%
Šlapanice	S-východní	etapa	237	17,27	ha	V2	0	345	0	345	52	518	7	207	732	1 464	1 050	72%
Šlapanice	S-východní	etapa	238	8,63	ha	V3	0	432	0	432	0	22	11	144	176	352	65	18%
Celkem	S-východní	etapa		94,45	ha		0	2 950	0	2 950	179	1 875	67	1 329	3 271	6 541	3 884	59%
4. Severní sektor																		
Celkem	severní	etapa	230	23,29	ha	V2	0	466	0	466	70	699	9	279	987	1 975	1 416	72%
5. Severozápadní sektor																		
Celkem	S-západní		0	0,00	ha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
6. Západní sektor																		
Celkem	západní		0	0,00	ha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
7. Letiště Brno - Tuřany																		
Tuřany	letiště	etapa	287	12,00	ha	V3	0	600	0	600	0	30	9	280	319	638	78	12%
Tuřany	letiště	etapa		provoz		DL	0	1 000	6 000	7 000	20	50	105	3 500	3 655	7 310	310	4%
Celkem	letiště	etapa		1,00	mil. cest.		0	1 600	6 000	7 600	20	80	114	3 780	3 974	7 948	388	5%
Etapa celkem							0	15 682	6 000	21 682	577	3 483	457	8 944	12 884	25 767	7 880	31%

PŘÍLOHA 2:

**TABULKY URBANISTICKÝCH
UKAZATELŮ**

PŘÍLOHA 2.1

ETAPA – NÁVRHOVÉ PLOCHY

US ROZVOJOVÝCH ZÓN LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY, ČERNOVICKÁ TERASA A ŠLAPANICE

LEGENDA :												ETAPA-Návrhové plochy			
číslo	číslo ZP je identifikátorem Základní Plochy - v řešeném území není více sledovaných ploch se shodným číslem														
ZP	Základní Plocha je plocha, která je určena pro určitý, převažující účel využití (funkci)														
	funkce	funkce - převažující účel využití plochy													
	č.	číslo funkce je shodné s číslem vrstvy (hladiny) ve které je plocha vymezena v grafickém souboru													
seznam funkcí sledovaných v území															
	funkce														
	kód	kód funkce je shodný s kódem v grafickém souboru													
	B	bydlení													
	D	funkce dopravy (kromě liniových) DL -pl. letiště; DP - pl.parkování													
	H	funkce vodohospodářské													
	R	funkce rekreace a sportu													
	S	funkce smíšené, SK - smíšené komerční													
	O	funkce občanské a veřejné vybavenosti													
	N	funkce zvláštní a specifické (obchodní centra)													
		Rozdělení ploch průmyslové výroby dle velikosti a počtu prac.míst												bilanční údaj	nákl.vozidla
	V1	strategický investor (200 a více ha; 45 prac ve směně)												pro funkční typ	za 24 hod/ha
	V2	logistické centrum (25-40 ha; 20 prac)												V1	3.5
	V3	továrna (5-15 ha, 50 prac)												V2	30
	V4	malý podnik (cca 1ha; 60 prac)												V3	2.5
	VI	pl. technické infrastruktury												V4	1.5
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
číslo	funkce	typ	výměra ZP	výrobní	IPP	HPP	polyf.	poč.bytů	poč. obyv.	poč.prac.BS	poč.Prac V	oč.prac.N,O,S,	počet	nákl.vozidla	
ZP	č.	kód	ha	zóna	limit	limit		max	max	max	návštěv.újiný úd		park.míst	za 24 hod	
220 201	3	B	3,09		0,3	0,93	0,9	50	120	3			50		
220 202	3	B	0,47		0,3	0,14	0,9	8	18	1			8		
220 203	7	S	2,08		0,3	0,62	0,1	4	9	20			11		
220 204	7	S	12,47		0,3	3,74	0,1	22	54	121			68		
220 205	7	S	0,44		0,3	0,13	0,1	1	2	4			2		
220 206	3	B	0,72		0,3	0,22	0,9	12	28	1			12		
220 207	3	B	0,62		0,3	0,19	0,9	10	24	1			10		
220 208	3	B	3,53		0,3	1,06	0,9	57	137	4			57		
220 209	7	S	3,79		0,3	1,14	0,1	7	16	37			21		
220 210	3	B	1,42		0,3	0,43	0,9	23	55	2			23		
220 211	3	B	0,86		0,3	0,26	0,9	14	33	1			14		
280 212	3	B	0,42		0,3	0,13	0,9	7	16	0			7		
280 213	3	B	1,84		0,3	0,55	0,9	30	72	2			30		
280 214	3	B	8,47		0,3	2,54	0,9	137	329	9			137		
280 215	15	R	0,90		0,3							50			
280 216	3	B	0,82		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13		
230 217	7	S	8,94		0,3	2,68	0,1	16	39	87			49		
230 218	3	B	1,93		0,3	0,58	0,9	31	75	2			31		
230 219	7	S	1,81		0,3	0,54	0,1	3	8	18			10		
220 220	23	V1	237,10	A							10670			830	

220 221	23	V2	24,02	B							480			721
220 222	23	V3	58,87	B							2944			147
220 224	23	V3	12,51	D3							626			31
280 225	3	B	0,23	C1	0,3	0,07	0,9	4	9	0			4	
280 226	3	B	0,31	C1	0,3	0,09	0,9	5	12	0			5	
280 227	3	B	0,83	C2	0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
280 228	3	B	1,04		0,3	0,31	0,9	17	40	1			17	
220 229	3	B	0,55		0,3	0,16	0,9	9	21	1			9	
220 230	23	V2	23,29	D1							466			699
260 231	23	V2	23,80	C1							476			714
260 232	23	V2	18,57	C1							371			557
260 233	23	V3	2,92	C1							146			7
260 234	23	V4	1,71	C1							103			3
260 235	23	V3	10,21	C1							511			26
260 236	23	V3	11,34	C1							567			28
260 237	23	V2	17,27	C1							345			518
260 238	23	V3	8,63	C1							432			22
260 239	23	V2	12,68	C2							254			380
210 282	7	S	38,39		0,3	11,52	0,1	69	166	373		7500	209	
260 283	7	S	4,55		0,3	1,37	0,1	8	20	44			25	
260 284	7	S	6,65		0,3	2,00	0,1	12	29	65			36	
280 450	39	H	1,01				retence							
230 451	39	H	8,54				retence							
230 460	23	VI	5,02				rozvodna							
210 001	3	B	1,92		0,3	0,58	0,9	31	75	2			31	
210 002	3	B	0,56		0,3	0,17	0,9	9	22	1			9	
210 003	3	B	0,49		0,3	0,15	0,9	8	19	1			8	
210 004	3	B	3,81		0,3	1,14	0,9	62	148	4			62	
210 005	3	B	1,91		0,3	0,57	0,9	31	74	2			31	
210 006	3	B	2,60		0,3	0,78	0,9	42	101	3			42	
210 007	3	B	1,20		0,3	0,36	0,9	19	47	1			19	
210 008	3	B	1,19		0,3	0,36	0,9	19	46	1			19	
210 009	7	S	0,31		0,3	0,09	0,0	0	0	3			1	
210 010	7	S	0,28		0,3	0,09	0,0	0	0	3			1,150605	
210 011	7	S	1,47		0,3	0,44	0,0	0	0	16			5,96241	
210 013	23	V4	2,22								133			3
220 004	11	O	1,27		0,3							50		
220 014	31	DP	1,30											
220 016	31	DL	41,17		0,3		0,0							
240 001	3	B	1,44		0,3	0,43	0,9	23	56	2			23	
240 002	3	B	1,71		0,3	0,51	0,9	28	66	2			28	
240 003	3	B	0,83		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
240 004	3	B	0,07		0,3	0,02	0,9	1	3	0			1	
240 005	11	O	0,15		0,3		0,0					5		
240 006	3	B	1,98		0,3	0,59	0,9	32	77	2			32	
240 007	7	S	1,08		0,3	0,32	0,5	10	23	6			11,91692	
240 008	23	V	0,94		0,3		0							
240 009	23	V	0,18		0,3		0							
240 010	7	S	0,20		0,3	0,06	0,5	2	4	1			2,211615	

240 011	11	O	0,34	0,3	0			10				
240 012	7	S	0,22	0,3	0,07	0,5	2	5	1		2,47401	
240 013	7	S	0,45	0,3	0,14	0,5	4	10	2		5,013068	
240 014	7	S	0,34	0,3	0,10	0,5	3	7	2		3,71322	
240 015	3	B	0,10	0,3	0,03	0,9	2	4	0		2	
240 016	7	S	0,35	0,3	0,11	0,5	3	8	2		3,88521	
240 017	3	B	0,82	0,3	0,25	0,9	13	32	1		13	
240 018	3	B	0,10	0,3	0,03	0,9	2	4	0		2	
240 019	3	B	2,73	0,3	0,82	0,9	44	106	3		44	
240 020	7	S	0,64	0,3	0,19	0,5	6	14	3		7,017413	
240 021	23	VI	0,05									
240 022	15	R	0,05									
240 023	23	VI	0,50									
250 002	3	B	0,57	0,3	0,17	0,9	9	22	1		9	
250 003	3	B	0,32	0,3	0,10	0,9	5	12	0		5	
260 010	23	V4	0,95							57		1
260 011	23	V4	1,35							81		2
260 012	23	V4	2,80							168		4
260 014	3	B	2,72	0,3	0,82	0,9	44	106	3		44	
260 015	23	V4	0,90							54		1
260 016	7	S	1,50	0,3	0,45	0,5	14	32	8		16,54632	
260 017	3	B	2,94	0,3	0,88	0,9	48	114	3		48	
260 018	3	B	0,54	0,3	0,16	0,9	9	21	1		9	
260 019	15	R	0,54								5	
260 020	11	O	3,79									
260 021	15	R	2,97								60	
260 022	15	R	3,52								65	
260 023	15	R	1,25								10	
260 024	31	DL	9,09									
260 025	31	DL	9,04									
260 026	31	DL	4,51									
260 029	3	B	3,39	0,3	1,02	0,9	55	132	4		55	
260 031	3	B	0,56	0,3	0,17	0,9	9	22	1		9	
260 037	31	DL	24,29									
261 001	23	V4	0,28							17		0
261 002	15	Z	1,56								10	
261 003	3	B	1,37	0,3	0,41	0,9	22	53	1		22	
261 004	3	B	1,63	0,3	0,49	0,9	26	64	2		26	
261 007	23	V3	3,19							160		8
261 008	23	V3	2,36							118		6
261 009	23	V4	1,10							66		2
261 010	23	V4	0,30							18		0
261 011	23	V4	1,68							101		3
261 012	23	V4	0,33							20		0
261 013	23	V4	1,79							108		3
261 014	3	B	0,55	0,3	0,16	0,9	9	21	1		9	
261 015	23	V4	0,30							18		0
262 001	3	B	1,36	0,3	0,41	0,9	22	53	1		22	

[illegible]

PŘÍLOHA 2.2

ETAPA – POTENCIÁL

US ROZVOJOVÝCH ZÓN LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY, ČERNOVICKÁ TERASA A ŠLAPANICE

LEGENDA :

ETAPA-Potenciál

číslo	číslo ZP je identifikátorem Základní Plochy - v řešeném území není více sledovaných ploch se shodným číslem													
ZP	Základní Plocha je plocha, která je určena pro určitý, převažující účel využití (funkci)													
	funkce	funkce - převažující účel využití plochy												
	č.	číslo funkce je shodné s číslem vrstvy (hladiny) ve které je plocha vymezena v grafickém souboru												
	seznam funkcí sledovaných v území													
	funkce													
	kód	kód funkce je shodný s kódem v grafickém souboru												
	B	bydlení												
	D	funkce dopravy (kromě liniových) DL -pl. letiště; DP - pl.parkování												
	H	funkce vodohospodářské												
	R	funkce rekreace a sportu												
	S	funkce smíšené, SK - smíšené komerční												
	O	funkce občanské a veřejné vybavenosti												
	N	funkce zvláštní a specifické (obchodní centra)												
	Rozdělení ploch průmyslové výroby dle velikosti a počtu prac.míst													
	V1	strategický investor (200 a více ha; 45 prac ve směně)										bilanční údaj		nákl.vozidla
	V2	logistické centrum (25-40 ha; 20 prac)										pro funkční typ		za 24 hod/ha
	V3	továrna (5-15 ha, 50 prac)										V2		30
	V4	malý podnik (cca 1ha; 60 prac)										V3		2.5
	VI	pl. technické infrastruktury										V4		1.5
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
číslo	funkč.	typ	výměra ZP	výrobní	IPP	HPP	polyf.	poč.bytů	poč. obyv.	poč.prac BS	poč.Prac V	poč.prac.S,R	počet	nákl.vozidla
ZP	č.	kód	ha	zóna	limit	limit		max	max	max		návštěv.	park.míst	za 24 hod
320 301	3	B	1,66		0,3	0,50	0,9	27	65	2			27	
320 302	3	B	2,98		0,3	0,89	0,9	48	116	3			48	
380 303	3	B	1,20		0,3	0,36	0,9	19	47	1			19	
380 304	3	B	3,76		0,3	1,13	0,9	61	146	4			61	
380 303	3	B	2,19		0,3	0,66	0,9	35	85	2			35	
380 308	3	B	2,16		0,3	0,65	0,9	35	84	2			35	
320 309	7	S	4,58		0,3	1,37	0,9	74	178	5			76	
380 310	7	S	12,48		0,3	3,74	0,9	202	485	13			207	
380 311	7	S	0,74		0,3	0,22	0,9	12	29	1			12	
330 312	15	R	4,75									50		
360 313	23	V2	25,88	D2							518			776
320 318	23	V3	6,88	D1							344			17
320 319	23	V4	1,76	D1							106			3
320 320	23	V3	15,70	D1							785			39
320 321	23	V2	25,25	D1							505			758
320 322	23	V3	7,56	D1							378			19
320 323	23	V3	15,23	D1							762			38
320 324	23	V3	10,24	E							512			26
320 325	23	V3	6,63	E							332			17
390 326	23	V3	2,02	E							101			5

390 327	23	V4	1,85	E							111			3
390 328	23	V3	11,72	E							586			29
310 329	23	V3	6,41	E							321			16
310 001	7	S	22,79			0,3	6,84	0,3	123	295	172		188	
320 012	31	DL	12,77			0,3								
350 001	3	B	4,26			0,3	1,28	0,9	69	166	5		69	
360 005	3	B	8,10			0,3	2,43	0,9	131	315	9		131	
360 006	3	B	4,67			0,3	1,40	0,9	76	182	5		76	
360 015	31	DL	13,78											
361 001	3	B	18,21			0,3	5,46	0,9	295	708	20		295	
361 002	3	B	11,24			0,3	3,37	0,9	182	437	12		182	
361 003	23	V4	0,29	H								17		0
330 001	15	R	4,98										80	
360 501	3	B	11,63			0,3	3,49	0,9	188	452	13		188	
360 502	3	B	4,59			0,3	1,38	0,9	74	178	5		74	
361 504	7	S	3,22			0,3	0,97	0,5	29	70	17		36	
362 511	23	V4	4,30	H								258		6
362 512	23	V4	0,89	H								53		1
362 513	23	V4	4,68	H								281		7
362 514	23	V4	8,95	H								537		13
380 515	23	V3	56,00	B								2800		140
362 520	3	B	1,53			0,3	0,46	0,9	25	59	2		25	

PŘÍLOHA 2.3

VÝHLED – NÁVRHOVÉ PLOCHY

US ROZVOJOVÝCH ZÓN LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY, ČERNOVICKÁ TERASA A ŠLAPANICE

LEGENDA :											VÝHLED-Návrhové plochy			
číslo	číslo ZP je identifikátorem Základní Plochy - v řešeném území není více sledovaných ploch se shodným číslem													
ZP	Základní Plocha je plocha, která je určena pro určitý, převažující účel využití (funkci)													
	funkce	funkce - převažující účel využití plochy												
	č.	číslo funkce je shodné s číslem vrstvy (hladiny) ve které je plocha vymezena v grafickém souboru												
		seznam funkcí sledovaných v území												
	funkce													
	kód	kód funkce je shodný s kódem v grafickém souboru												
	B	bydlení												
	D	funkce dopravy (kromě liniových) DL -pl. letiště; DP - pl.parkování												
	H	funkce vodohospodářské												
	R	funkce rekreace a sportu												
	S	funkce smíšené, SK - smíšené komerční												
	O	funkce občanské a veřejné vybavenosti												
	N	funkce zvláštní a specifické (obchodní centra)												
		Rozdělení ploch průmyslové výroby dle velikosti a počtu prac.míst										bilanční údaj	nákl.vozidla	
	V1	strategický investor (200 a více ha; 45 prac ve směně)										pro funkční typ	za 24 hod/ha	
	V2	logistické centrum (25-40 ha; 20 prac)										V1	3.5	
	V3	továrna (5-15 ha, 50 prac)										V2	30	
	V4	malý podnik (cca 1ha; 60 prac)										V3	2.5	
	VI	pl. technické infrastruktury										V4	1.5	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
číslo	funkce	typ	výměra ZP	výrobní	IPP	HPP	polyf.	poč.bytů	poč. obyv.	poč.prac.BS	poč.Prac V	oč.prac.N,O,S,	počet	nákl.vozidla
ZP	č.	kód	ha	zóna	limit	limit		max	max	max	návštěv.újiný úd		park.míst	za 24 hod
220 201	3	B	3,09		0,3	0,93	0,9	50	120	3			50	
220 202	3	B	0,47		0,3	0,14	0,9	8	18	1			8	
220 203	7	S	2,08		0,3	0,62	0,1	4	9	20			11	
220 204	7	S	12,47		0,3	3,74	0,1	22	54	121			68	
220 205	7	S	0,44		0,3	0,13	0,1	1	2	4			2	
220 206	3	B	0,72		0,3	0,22	0,9	12	28	1			12	
220 207	3	B	0,62		0,3	0,19	0,9	10	24	1			10	
220 208	3	B	3,53		0,3	1,06	0,9	57	137	4			57	
220 209	7	S	3,79		0,3	1,14	0,1	7	16	37			21	
220 210	3	B	1,42		0,3	0,43	0,9	23	55	2			23	
220 211	3	B	0,86		0,3	0,26	0,9	14	33	1			14	
280 212	3	B	0,42		0,3	0,13	0,9	7	16	0			7	
280 213	3	B	1,84		0,3	0,55	0,9	30	72	2			30	
280 214	3	B	8,47		0,3	2,54	0,9	137	329	9			137	
280 215	15	R	0,90		0,3							50		
280 216	3	B	0,82		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
230 217	7	S	8,94		0,3	2,68	0,1	16	39	87			49	
230 218	3	B	1,93		0,3	0,58	0,9	31	75	2			31	
230 219	7	S	1,81		0,3	0,54	0,1	3	8	18			10	
220 220	23	V1	237,10	A							10670			830

220 221	23	V2	24,02	B							480			721
220 222	23	V3	58,87	B							2944			147
280 223	23	V3	25,93	B							1297			65
220 224	23	V3	12,51	D3							626			31
280 225	3	B	0,23		0,3	0,07	0,9	4	9	0			4	
280 226	3	B	0,31		0,3	0,09	0,9	5	12	0			5	
280 227	3	B	0,83		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
280 228	3	B	1,04		0,3	0,31	0,9	17	40	1			17	
220 229	3	B	0,55		0,3	0,16	0,9	9	21	1			9	
220 230	23	V2	23,29	D1							466			699
260 231	23	V2	23,80	C1							476			714
260 232	23	V2	18,57	C1							371			557
260 233	23	V3	2,92	C1							146			7
260 234	23	V4	1,71	C1							103			3
260 235	23	V3	10,21	C1							511			26
260 236	23	V3	11,34	C1							567			28
260 237	23	V2	17,27	C1							345			518
260 238	23	V3	8,63	C1							432			22
260 239	23	V2	12,68	C2							254			380
210 282	7	N	38,39		0,3	11,52	0,1	69	166	373		7500		
260 283	7	S	4,55		0,3	1,37	0,1	8	20	44			25	
260 284	7	S	6,65		0,3	2,00	0,1	12	29	65			36	
280 450	39	H	1,01										retence	
230 451	39	H	8,54										retence	
230 460	23	VI	5,02											
260 314	23	V3	16,37	C2							819			41
260 315	23	V3	11,95	C2							598			30
260 316	23	V3	30,92	C2							1546			77
260 317	23	V3	10,85	C2							543			27
210 001	3	B	1,92		0,3	0,58	0,9	31	75	2			31	
210 002	3	B	0,56		0,3	0,17	0,9	9	22	1			9	
210 003	3	B	0,49		0,3	0,15	0,9	8	19	1			8	
210 004	3	B	3,81		0,3	1,14	0,9	62	148	4			62	
210 005	3	B	1,91		0,3	0,57	0,9	31	74	2			31	
210 006	3	B	2,60		0,3	0,78	0,9	42	101	3			42	
210 007	3	B	1,20		0,3	0,36	0,9	19	47	1			19	
210 008	3	B	1,19		0,3	0,36	0,9	19	46	1			19	
210 009	7	S	0,31		0,3	0,09	0,0	0	0	3			1	
210 010	7	S	0,28		0,3	0,09	0,0	0	0	3			1	
210 011	7	S	1,47		0,3	0,44	0,0	0	0	16			6	
210 013	23	V4	2,22								133			3
220 004	11	O	1,27		0,3							50		
220014	31	DP	1,30											
220 016	31	DL	41,17		0,3									
240 001	3	B	1,44		0,3	0,43	0,9	23	56	2			23	
240 002	3	B	1,71		0,3	0,51	0,9	28	66	2			28	
240 003	3	B	0,83		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
240 004	3	B	0,07		0,3	0,02	0,9	1	3	0			1	
240 005	11	O	0,15		0,3							5		

240 006	3	B	1,98		0,3	0,59	0,9	32	77	2			32	
240 007	7	S	1,08		0,3	0,32	0,5	10	23	6			12	
240 008	23	V4	0,94								56			1
240 009	23	V4	0,18								11			0
240 010	7	S	0,20		0,3	0,06	0,5	2	4	1			2	
240 011	11	O	0,34		0,3							10		
240 012	7	S	0,22		0,3	0,07	0,5	2	5	1			2	
240 013	7	S	0,45		0,3	0,14	0,5	4	10	2			5	
240 014	7	S	0,34		0,3	0,10	0,5	3	7	2			4	
240 015	3	B	0,10		0,3	0,03	0,9	2	4	0			2	
240 016	7	S	0,35		0,3	0,11	0,5	3	8	2			4	
240 017	3	B	0,82		0,3	0,25	0,9	13	32	1			13	
240 018	3	B	0,10		0,3	0,03	0,9	2	4	0			2	
240 019	3	B	2,73		0,3	0,82	0,9	44	106	3			44	
240 020	7	S	0,64		0,3	0,19	0,5	6	14	3			7	
240 021	23	VI	0,05											
240 022	15	R	0,05											
240 023	23	VI	0,50											
250 002	3	B	0,57		0,3	0,17	0,9	9	22	1			9	
250 003	3	B	0,32		0,3	0,10	0,9	5	12	0			5	
260 010	23	V4	0,95								57			1
260 011	23	V4	1,35								81			2
260 012	23	V4	2,80								168			4
260 014	3	B	2,72		0,3	0,82	0,9	44	106	3			44	
260 015	23	V4	0,90								54			1
260 016	7	S	1,50		0,3	0,45	0,5	14	32	8			17	
260 017	3	B	2,94		0,3	0,88	0,9	48	114	3			48	
260 018	3	B	0,54		0,3	0,16	0,9	9	21	1			9	
260 019	15	R	0,54									5		
260 020	11	O	3,79											
260 021	15	R	2,97									60		
260 022	15	R	3,52									65		
260 023	15	R	1,25									10		
260 024	31	DL	9,09											
260 025	31	DL	9,04											
260 026	31	DL	4,51											
260 029	3	B	3,39		0,3	1,02	0,9	55	132	4			55	
260 031	3	B	0,56		0,3	0,17	0,9	9	22	1			9	
260 037	31	DL	24,29											
261 001	23	V4	0,28								17			0
261 003	3	B	1,37		0,3	0,41	0,9	22	53	1			22	
261 004	3	B	1,63		0,3	0,49	0,9	26	64	2			26	
261 007	23	V3	3,19								160			8
261 008	23	V3	2,36								118			6
261 009	23	V4	1,10								66			2
261 010	23	V4	0,30								18			0
261 011	23	V4	1,68								101			3
261 012	23	V4	0,33								20			0

[illegible]

PŘÍLOHA 2.4

VÝHLED – POTENCIÁL

US ROZVOJOVÝCH ZÓN LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY, ČERNOVICKÁ TERASA A ŠLAPANICE

LEGENDA :														VÝHLED-Potenciál	
číslo	číslo ZP je identifikátorem Základní Plochy - v řešeném území není více sledovaných ploch se shodným číslem														
ZP	Základní Plocha je plocha, která je určena pro určitý, převažující účel využití (funkci)														
	funkce	funkce - převažující účel využití plochy													
	č.	číslo funkce je shodné s číslem vrstvy (hladiny) ve které je plocha vymezena v grafickém souboru													
		seznam funkcí sledovaných v území													
	funkce														
	kód	kód funkce je shodný s kódem v grafickém souboru													
	B	bydlení													
	D	funkce dopravy (kromě liniových) DL - pl. letiště; DP - pl.parkování													
	H	funkce vodohospodářské													
	R	funkce rekreace a sportu													
	S	funkce smíšené, SK - smíšené komerční													
	O	funkce občanské a veřejné vybavenosti													
	N	funkce zvláštní a specifické (obchodní centra)													
		Rozdělení ploch průmyslové výroby dle velikosti a počtu prac.míst													
	V1	strategický investor (200 a více ha; 45 prac ve směně)											bilanční údaj	nákl.vozidla	
	V2	logistické centrum (25-40 ha; 20 prac)											pro funkční typ	za 24 hod/ha	
	V3	továrna (5-15 ha, 50 prac)											V2	30	
	V4	malý podnik (cca 1ha; 60 prac)											V3	2.5	
	VI	pl. technické infrastruktury											V4	1.5	
x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
číslo	funkč.	typ	výměra ZP	výrobní	IPP	HPP	polyf.	poč.bytů	poč. obyv.	poč.prac BS	poč.Prac V	poč.prac.S,R	počet	nákl.vozidla	
ZP	č.	kód	ha	zóna	limit	limit		max	max	max		návštěv.	park.míst	za 24 hod	
320 301	3	B	1,66		0,3	0,50	0,9	27	65	2			27		
320 302	3	B	2,98		0,3	0,89	0,9	48	116	3			48		
380 303	3	B	1,20		0,3	0,36	0,9	19	47	1			19		
380 304	3	B	3,76		0,3	1,13	0,9	61	146	4			61		
380 303	3	B	2,19		0,3	0,66	0,9	35	85	2			35		
380 308	3	B	2,16		0,3	0,65	0,9	35	84	2			35		
320 309	7	S	4,58		0,3	1,37	0,9	74	178	5			76		
380 310	7	S	12,48		0,3	3,74	0,9	202	485	13			207		
380 311	7	S	0,74		0,3	0,22	0,9	12	29	1			12		
330 312	15	R	4,75									50			
360 313	23	V2	25,88	D2	0,3						518			776	
320 318	23	V3	6,88	D1	0,3						344			17	
320 319	23	V4	1,76	D1	0,3						106			3	
320 320	23	V3	15,70	D1	0,3						785			39	
320 321	23	V2	25,25	D1	0,3						505			758	
320 322	23	V3	7,56	D1	0,3						378			19	
320 323	23	V3	15,23	D1	0,3						762			38	
320 324	23	V3	10,24	E	0,3						512			26	
320 325	23	V3	6,63	E	0,3						332			17	
390 326	23	V3	2,02	E	0,3						101			5	

390 327	23	V4	1,85	E	0,3						111			3
390 328	23	V3	11,72	E	0,3						586			29
310 329	23	V3	6,41	F	0,3						321			16
310 001	7	S	22,79		0,3	6,84	0,3	123	295	172			188	
320 012	31	DL	12,77		0,3									
350 001	3	B	4,26		0,3	1,28	0,9	69	166	5			69	
360 005	3	B	8,10		0,3	2,43	0,9	131	315	9			131	
360 006	3	B	4,67		0,3	1,40	0,9	76	182	5			76	
360 015	31	DL	13,78											
361 001	3	B	18,21		0,3	5,46	0,9	295	708	20			295	
361 002	3	B	11,24		0,3	3,37	0,9	182	437	12			182	
361 003	23	V4	0,29	H	0,3						17			
330 001	15	R	4,98									80		
360 501	3	B	11,63		0,3	3,49	0,9	188	452	13			188	
360 502	3	B	4,59		0,3	1,38	0,9	74	178	5			74	
361 504	7	S	3,22		0,3	0,97	0,5	29	70	17			36	
362 511	23	V4	4,30	H	0,3						258			6
362 512	23	V4	0,89	H	0,3						53			1
362 513	23	V4	4,68	H	0,3						281			7
362 514	23	V4	8,95	H	0,3						537			13
380 515	23	V3	30,06	B	0,3						1503			75
362 520	3	B	1,53		0,3	0,46	0,9	25	59	2			25	

PŘÍLOHA 3:

**BILANČNÍ VYHODNOCENÍ
PŘEDPOKLÁDANÉHO ZÁBORU ZPF**

PŘÍLOHA 3.1 : ETAPA

Zábor ZPF - Etapa

Označení plochy	Lokalizace	Funkce	Návrh/potenciál	Celková výměra záboru ZPF [ha]	Druh pozemku	BPEJ	Zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany	Zábor ZPF ve III. - V. třídě ochrany
B1	Tuřany, Chrlice	bydlení	návrh	3,43	orná, vinice, zahrada, sad	2.05.01 (III)		3,43
B2	Ponětovice	bydlení	návrh	0,87	orná, zahrada	2.01.00 (I) 2.01.10 (II)		0,87
B3	Tuřany, Chrlice	bydlení	potenciál	0,87	orná, zahrada	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III)		0,87
B4	Šlapanice - jih	bydlení	potenciál	29,01	orná	2.08.10 (II) 2.60.00 (I) 2.61.00 (II)	29,01	
B5	Šlapanice - sever	bydlení	potenciál	20,63	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II) 2.08.50 (IV) 2.59.00 (III)	18,81	1,82
B6	Ponětovice	bydlení	potenciál	4,26	orná	2.07.10 (III) 2.08.50 (IV) 2.22.12 (IV)		4,26
S1	Tuřany, Chrlice	smíšená	návrh	6,27	orná, vinice, zahrada	2.05.01 (III)		6,27
S2	zóna A	smíšená	návrh	4,40	orná	2.05.01 (III)		4,40
S3	Šlapanice - jih	smíšená	návrh	0,23	orná	2.01.00 (I) 2.08.10 (II)	0,23	
S4	Šlapanice - sever	smíšená	potenciál	3,04	orná	2.01.10 (II)	3,04	
S5	Slatina	smíšená	potenciál	20,80	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II)	17,35	3,45
S6	Tuřany, Chrlice	smíšená	potenciál	17,19	orná, zahrada, sad	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.22.12 (IV)		17,19
O1	Tuřany	občanská vybavenost	návrh	1,53	orná, zahrada	2.05.01 (III)		1,53
V1	zóna A	výroba	návrh	189,46	orná	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.63.00 (III)	11,56	177,90
V2	zóna B	výroba	potenciál	112,45	orná, vinice, zahrada, sad, TTP	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III)	14,60	97,85
V3	zóna C1	výroba	návrh	72,99	orná	2.01.00 (I)	72,99	
V4	zóna C2	výroba	návrh	0,37	orná	2.01.10 (II)	0,37	
V5	zóna C3	výroba	potenciál	53,35	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II)	53,35	
V6	zóna D1	výroba	potenciál	71,31	orná, zahrada	2.01.00 (I) 2.05.01 (III)	46,66	24,65
V7	zóna D2	výroba	potenciál	23,23	orná	2.01.00 (I)	23,23	
V8	zóna D3	výroba	návrh	12,72	orná	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II)	2,29	10,43
V9	zóna E	výroba	potenciál	14,90	orná	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.22.10 (IV) 2.22.12 (IV)		14,90
V10	zóna F	výroba	potenciál	6,19	orná	2.01.00 (I)	6,19	
V11	Šlapanice - sever	výroba	potenciál	18,81	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.07.10 (III) 2.08.50 (IV) 2.59.00 (III)	12,31	6,50
V12	Šlapanice - jih	výroba	návrh	0,90	orná	2.01.00 (I)	0,90	
R1	Tuřany	rekreace	návrh	2,25	orná, zahrada	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III)		2,25
R2	Dvorská	rekreace	potenciál	4,75	orná	2.05.01 (III)		4,75
H1	zóna C	vodohospodářská plocha	návrh	8,55	orná	2.01.00 (I)	8,55	
H2	zóna E	vodohospodářská plocha	potenciál	1,80	orná	2.05.01 (III) 2.22.10 (IV)		1,80
H3	Tuřany, Chrlice	vodohospodářská plocha	návrh	0,55	orná	2.05.01 (III)		0,55
H4	Dvorská	vodohospodářská plocha	návrh	17,20	orná	2.01.00 (I) 2.07.00 (III)	8,81	8,39
H5	Kobylnice	vodohospodářská plocha	návrh	11,72	orná	2.61.00 (I)	11,72	

Zábor ZPF - Etapa

Označení plochy	Lokalizace	Funkce	Návrh/potenciál	Celková výměra záboru ZPF [ha]	Druh pozemku	BPEJ	Zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany	Zábor ZPF ve III. - V. třídě ochrany
D1	letišťe	doprava - rozšíření letiště	návrh	21,86	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.05.01 (III) 2.08.10 (II)	11,57	10,29
D2	letišťe	doprava - rozšíření letiště	potenciál	12,02	orná	2.01.00 (I) 2.05.01 (III)	9,61	2,41
D3	JZ část území	doprava - JV tangenta	návrh	19,53	orná, TTP	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.05.11 (III) 2.06.00 (II) 2.06.10 (III) 2.06.12 (III) 2.07.00 (III)	1,59	17,94
D4	Chrlice	doprava	návrh	0,92	orná, TTP	2.05.01 (III) 2.07.00 (III)		0,92
D5	podél dálnice D1	doprava - rozšíření dálnice D1	návrh	10,52	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.05.01 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.08.50 (IV)	6,39	4,13
K	celé území	veřejný dopravní pás	návrh	27,10	orná, vinice, zahrada, sad	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.05.11 (III) 2.06.00 (II) 2.06.10 (III) 2.06.12 (III) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.22.12 (IV) 2.63.00 (III)	9,07	18,03
Z1	Tuřany	zeleň	návrh	5,14	orná	2.05.01 (III) 2.06.12 (III)		5,14
Z2	Dvorská	zeleň	návrh	11,69	orná	2.05.01 (III) 2.07.00 (III)		11,69
Z3	zóny C + D + F	zeleň	návrh	2,71	orná	2.01.00 (I)	2,71	
Z4	Šlapanice - sever	zeleň	návrh	1,43	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II)	1,43	
Z5	Šlapanice, Kobylnice	zeleň	potenciál	4,27	orná, sad	2.01.10 (II) 2.61.00 (II)	4,27	
Z6	Ponětovice	zeleň	potenciál	1,66	TTP	2.07.10 (III) 2.61.00 (II)	1,10	0,56
Z7	Tuřany	zeleň	potenciál	0,49	orná	2.22.12 (IV)		0,49
BC	celé území	ÚSES - biocentra	návrh	28,98	orná, sad, TTP	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.11 (III) 2.06.10 (III) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.60.00 (I) 2.61.00 (II)	7,46	21,52
BK	celé území	ÚSES - biokoridory	návrh	8,68	orná	2.01.00 (I) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III) 2.08.10 (II) 2.60.00 (I)	7,58	1,10
	Součet			893,03			404,75	488,28

PŘÍLOHA 3:

**BILANČNÍ VYHODNOCENÍ
PŘEDPOKLÁDANÉHO ZÁBORU ZPF**

PŘÍLOHA 3.2 : NÁVRH

Zábor ZPF - Návrh

Označení plochy	Lokalizace	Funkce	Návrh/potenciál	Celková výměra záboru ZPF [ha]	Druh pozemku	BPEJ	Zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany	Zábor ZPF ve III. - V. třídě ochrany
B1	Tuřany, Chrlice	bydlení	návrh	3,43	orná, vinice, zahrada, sad	2.05.01 (III)		3,43
B2	Ponětovice	bydlení	návrh	0,87	orná, zahrada	2.01.00 (I) 2.01.10 (II)		0,87
B3	Tuřany, Chrlice	bydlení	potenciál	0,87	orná, zahrada	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III)		0,87
B4	Šlapanice - jih	bydlení	potenciál	29,01	orná	2.08.10 (II) 2.60.00 (I) 2.61.00 (II)	29,01	
B5	Šlapanice - sever	bydlení	potenciál	20,63	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II) 2.08.50 (IV) 2.59.00 (III)	18,81	1,82
B6	Ponětovice	bydlení	potenciál	4,26	orná	2.07.10 (III) 2.08.50 (IV) 2.22.12 (IV)		4,26
S1	Tuřany, Chrlice	smíšená	návrh	6,27	orná, vinice, zahrada	2.05.01 (III)		6,27
S2	zóna A	smíšená	návrh	4,40	orná	2.05.01 (III)		4,40
S3	Šlapanice - jih	smíšená	návrh	0,23	orná	2.01.00 (I) 2.08.10 (II)	0,23	
S4	Šlapanice - sever	smíšená	potenciál	3,04	orná	2.01.10 (II)	3,04	
S5	Slatina	smíšená	potenciál	20,80	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II)	17,35	3,45
S6	Tuřany, Chrlice	smíšená	potenciál	17,19	orná, zahrada, sad	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.22.12 (IV)		17,19
O1	Tuřany	občanská vybavenost	návrh	1,53	orná, zahrada	2.05.01 (III)		1,53
V1	zóna A	výroba	návrh	189,46	orná	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.63.00 (III)	11,56	177,90
V2	zóna B	výroba	návrh	85,22	orná, vinice, zahrada, sad, TTP	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III)	14,60	70,62
V3	zóna C1	výroba	návrh	72,99	orná	2.01.00 (I)	72,99	
V5	zóna C3	výroba	návrh	51,53	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II)	51,53	
V6	zóna D1	výroba	potenciál	70,45	orná, zahrada	2.01.00 (I) 2.05.01 (III)	46,11	24,34
V7	zóna D2	výroba	potenciál	23,23	orná	2.01.00 (I)	23,23	
V8	zóna D3	výroba	návrh	12,72	orná	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.00 (II)	2,29	10,43
V9	zóna E	výroba	potenciál	14,90	orná	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.22.10 (IV) 2.22.12 (IV)		14,90
V10	zóna F	výroba	potenciál	6,19	orná	2.01.00 (I)	6,19	
V11	Šlapanice - sever	výroba	potenciál	18,81	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.07.10 (III) 2.08.50 (IV) 2.59.00 (III)	12,31	6,50
V12	Šlapanice - jih	výroba	návrh	0,90	orná	2.01.00 (I)	0,90	
V13	zóna B	výroba	potenciál	27,23	orná	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III)		27,23
R1	Tuřany	rekreace	návrh	2,25	orná, zahrada	2.04.01 (IV) 2.05.01 (III)		2,25
R2	Dvorská	rekreace	potenciál	4,75	orná	2.05.01 (III)		4,75
H1	zóna C	vodohospodářská plocha	návrh	8,55	orná	2.01.00 (I)	8,55	
H2	zóna E	vodohospodářská plocha	potenciál	1,80	orná	2.05.01 (III) 2.22.10 (IV)		1,80
H3	Tuřany, Chrlice	vodohospodářská plocha	návrh	0,55	orná	2.05.01 (III)		0,55

Zábor ZPF - Návrh

Označení plochy	Lokalizace	Funkce	Návrh/potenciál	Celková výměra záboru ZPF [ha]	Druh pozemku	BPEJ	Zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany	Zábor ZPF ve III. - V. třídě ochrany
H4	Dvorská	vodohospodářská plocha	návrh	17,20	orná	2.01.00 (I) 2.07.00 (III)	8,81	8,39
H5	Kobylnice	vodohospodářská plocha	návrh	11,72	orná	2.61.00 (II)	11,72	
D1	letišťe	doprava - rozšíření letiště	návrh	21,86	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.05.01 (III) 2.08.10 (II)	11,57	10,29
D2	letišťe	doprava - rozšíření letiště	potenciál	12,02	orná	2.01.00 (I) 2.05.01 (III)	9,61	2,41
D3	J část území	doprava - JV tangenta	návrh	38,57	orná, TTP	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.05.11 (III) 2.06.00 (II) 2.06.10 (III) 2.06.12 (III) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.08.50 (IV) 2.61.00 (II) 2.63.00 (III)	16,00	22,57
D4	Chrlice	doprava	návrh	0,92	orná, TTP	2.05.01 (III) 2.07.00 (III)		0,92
D5	podél dálnice D1	doprava - rozšíření dálnice D1	návrh	10,52	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.05.01 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.08.50 (IV)	6,39	4,13
D6	V část území	doprava - přeložka železniční trati Brno-Přerov	návrh	43,74	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II) 2.61.00 (II)	43,74	
K	celé území	veřejný dopravní pás	návrh	36,72	orná, vinice, zahrada, sad	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.05.11 (III) 2.06.00 (II) 2.06.10 (III) 2.06.12 (III) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.22.12 (IV) 2.61.00 (II) 2.63.00 (III)	17,32	19,40
Z1	Tuřany	zeleň	návrh	5,14	orná	2.05.01 (III) 2.06.12 (III)		5,14
Z2	Dvorská	zeleň	návrh	11,69	orná	2.05.01 (III) 2.07.00 (III)		11,69
Z3	zóny C + D + F	zeleň	návrh	4,09	orná	2.01.00 (I)	4,09	
Z4	Šlapanice - sever	zeleň	návrh	1,43	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II)	1,43	
Z5	Šlapanice, Kobylnice	zeleň	potenciál	4,27	orná, sad	2.01.10 (II) 2.61.00 (II)	4,27	
Z6	Ponětovice	zeleň	potenciál	1,66	TTP	2.07.10 (III) 2.61.00 (II)	1,10	0,56
Z7	Tuřany	zeleň	potenciál	0,49	orná	2.22.12 (IV)		0,49
Z8	jižní část území	zeleň - v souvislosti s budováním JV tangenty a přeložkou železniční trati Brno- Přerov	návrh	8,54	orná	2.01.00 (I) 2.01.10 (II) 2.08.10 (II) 2.61.00 (II)	8,54	

Zábor ZPF - Návrh

Označení plochy	Lokalizace	Funkce	Návrh/potenciál	Celková výměra záboru ZPF [ha]	Druh pozemku	BPEJ	Zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany	Zábor ZPF ve III. - V. třídě ochrany
BC	celé území	ÚSES - biocentra	návrh	28,98	orná, sad, TTP	2.01.00 (I) 2.04.01 (IV) 2.05.01 (III) 2.06.10 (III) 2.07.00 (III) 2.07.10 (III) 2.08.10 (II) 2.60.00 (I) 2.61.00 (II)	7,46	21,52
BK	celé území	ÚSES - biokoridory	návrh	8,68	orná	2.01.00 (I) 2.06.00 (II) 2.07.00 (III) 2.08.10 (II) 2.60.00 (I)	7,58	1,10
	Součet			972,30			478,33	493,97