Principy rozvoje města Šlapanice
Základní koncepce rozvoje

gogolák + grasse, 12/2020

Obsah

A. Textová část

Identifikační údaje 4

1 IDEA 6

1.1 Krajina Šlapanic 6

1.2 Říčky a terasy 8

1.3 Příměstí 9

2 KONCEPCE 10

2.1 Struktura 12

2.2 Infrastruktura 56

2.3 Nástroje 76

B. Grafická část

01 Struktura 1 : 10 000

02 Infrastruktura 1 : 10 000

03 Nástroje 1 : 10 000

Identifikační údaje

Objednatel

Město Šlapanice
Masarykovo náměstí 100/7
664 51 Šlapanice
Mgr. Michaela Trněná, starostka

Zhotovitel

gogolák + grasse, s.r.o.
Jaurisova 515/4
140 00 Praha 4

Zodpovědný projektant:
Ing. arch. Lukáš Grasse
autorizovaný architekt ČKA 04642
T.: +420 728 555 462
E.: office@gogolak-grasse.com

Ing. arch. Ivan Gogolák, Ph.D.
Ing. arch. Lukáš Grasse

gogolák
+ grasse

prosinec 2020

Principy rozvoje města Šlapanice

Základní koncepce rozvoje

Smysl dokumentu

Šlapanice jsou svébytnou součástí aglomeračního okruhu Brna. Spojení městského prostředí a blízkosti krajiny Říčky vytváří jedinečné kvality bydlení a života.

Pro uchování těchto hodnot je nutno myslet na to, co se dá zlepšit, a na to, co by se nemělo zkazit.

Tento koncepční materiál slouží k určení možných zájmů, jejich koordinaci a stanovení jejich priority. Příprava urbanisticko – dopravní studie je prvním krokem k celkovému pohledu na území města Šlapanice a začátkem dlouhodobé diskuze nad jeho podobou.

Studie je členěna na Ideu a Koncepci. Idea popisuje základní východiska řešení a jejich rámec a je dlouhodobě platná. Koncepce přináší konkrétní podněty a řešení. Témata k řešení jsou stanovena pro řešení touto studií i v dalších navazujících rozvojových materiálech. Dělí je na části Struktura, Infrastruktura a Nástroje. Urbanisticko – dopravní studie je východiskem pro zpracování podrobnějších generelů jednotlivých částí města a krajiny. Závěr je věnován doporučením pro další etapy projektu, případně koordinaci s jinými rozvojovými dokumenty.

Studie je vytvářena jako otevřený koncepční materiál pro vstup do diskuze. Je předpokládáno jeho kontinuální doplňování a transformace, včetně doplňování v dalších stupních projektu. Studie by tak měla být platformou pro diskuzi zájmů města, vlastníků nemovitostí, uživatelů a investorů v území pro co největší synergii.

Řešeným územím je správní území města Šlapanice, složené z katastrálních území Šlapanice u Brna a Bedřichovice. Studie je vztažena na řešené území, ale velký důraz klade na návaznosti v území okolních městských částí Brna a obcí. Forma studie je analyticko-návrhová. Vybraná řešení jsou dle autorského kolektivu vhodným řešením jednotlivých problémů v území. Vzhledem k otevřenosti studie nemá dokument stanovený čas naplnění a je složen z krátkodobých až dlouhodobých cílů, s vědomím nutnosti jejich průběžné aktualizace.

1 IDEA

1.1 Krajina Šlapanic

na úpatí úvalu

charakter krajiny limitem rozvoje

Šlapanice leží na rozhraní Brněnské vrchoviny a Dyjskosvrateckého úvalu, ve zvlněné krajině prehistorického ledovcového údolí. Krajina úvalu je lemována krajinou Moravského krasu, členitou vrchovinou se zářezy vodních toků do skal, a krajinou Moravského Toskánska, zvlněným kopcovitým terénem s rozsáhlými poli vytyčenými alejemi stromů.

Šlapanice se skrývají za posledním divokým zářezem Říčky a otevírají se do široké polní krajiny. Kontakt obou charakterů vytváří bohaté přírodně rekreační zázemí města a zároveň nástupní bod na rekreační trasy do krajiny krasu i krajiny úvalu.

Významnou roli hraje přítomnost města v území krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova a významných nalezišť a pohřebišť kultury popelnicových polí.

Pro Šlapanice to znamená rozvoj potenciálu umístění na rozhraní krajin, charakteru města, které je východiskem rekreačních tras včetně souvisejícího rekreačního vybavení. Potenciálem je dále posilování rozdílnosti charakterů krajiny v širším kontextu a podporování tak přirozené diverzity prostředí.

nášlapem k Brnu

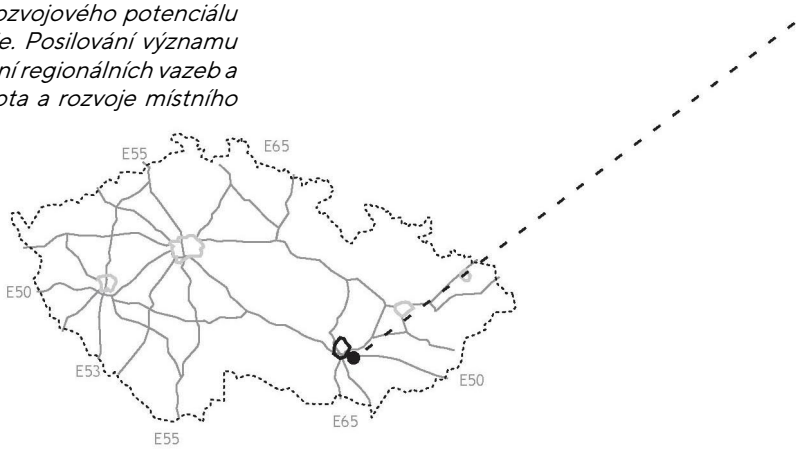
zázemí metropole potenciálem rozvoje

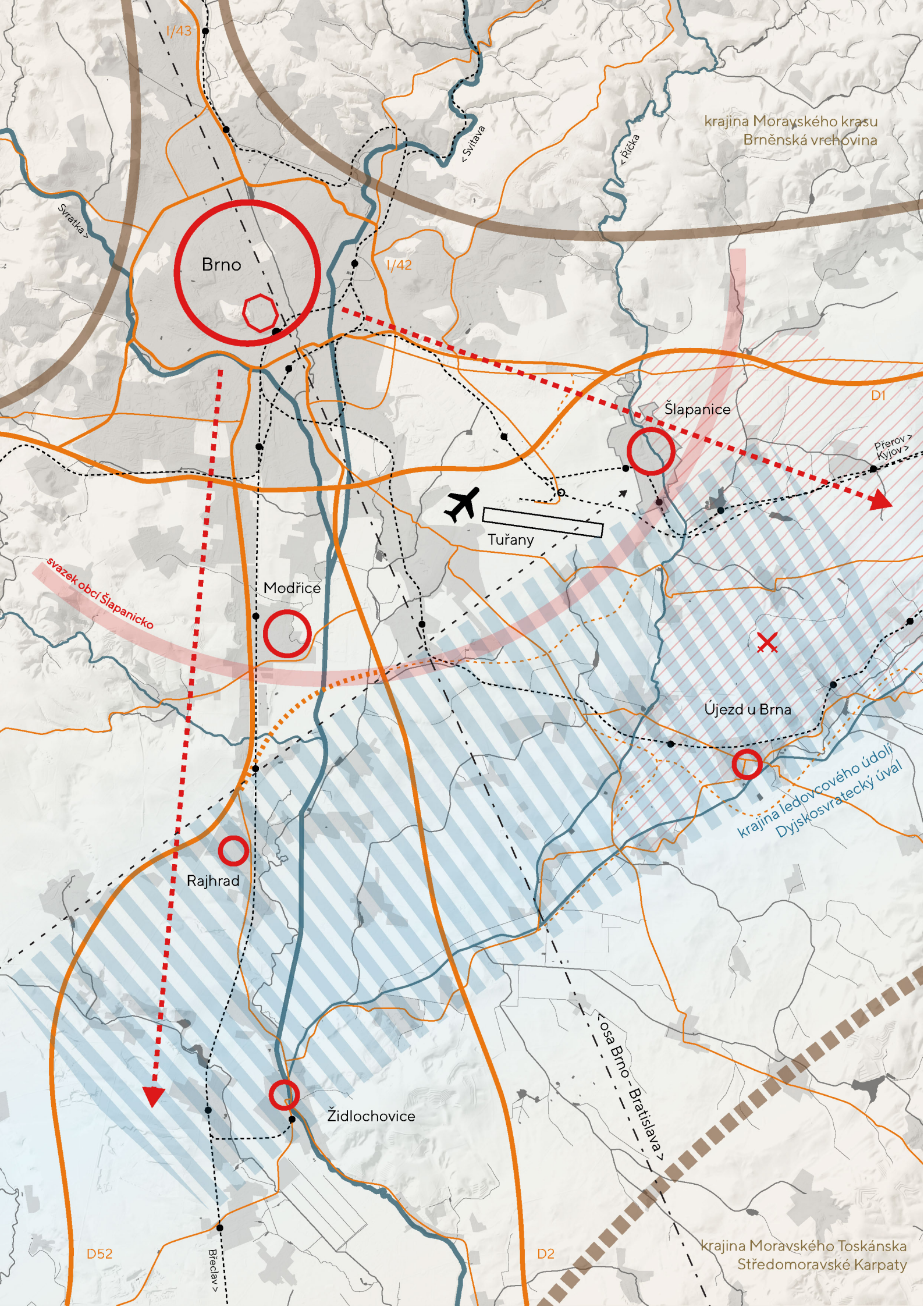
Šlapanice leží spolu s Modřicemi, Chrlicemi a Tuřany, původní soustavou panských dvorců, v prstenci sídel tvořícím bezprostřední zázemí Brna. Blízkost metropole přináší závislost na jejím vybavení a oslabuje krátkodobou potřebu kvalitativního rozvoje sídel. Šlapanicko představuje aglomerační vrstvu metropole s potenciálem dostupného a kvalitního bydlení a potřebou odpovídajícího rozvoje veřejné infrastruktury pro posílení socioekonomické stability sídel.

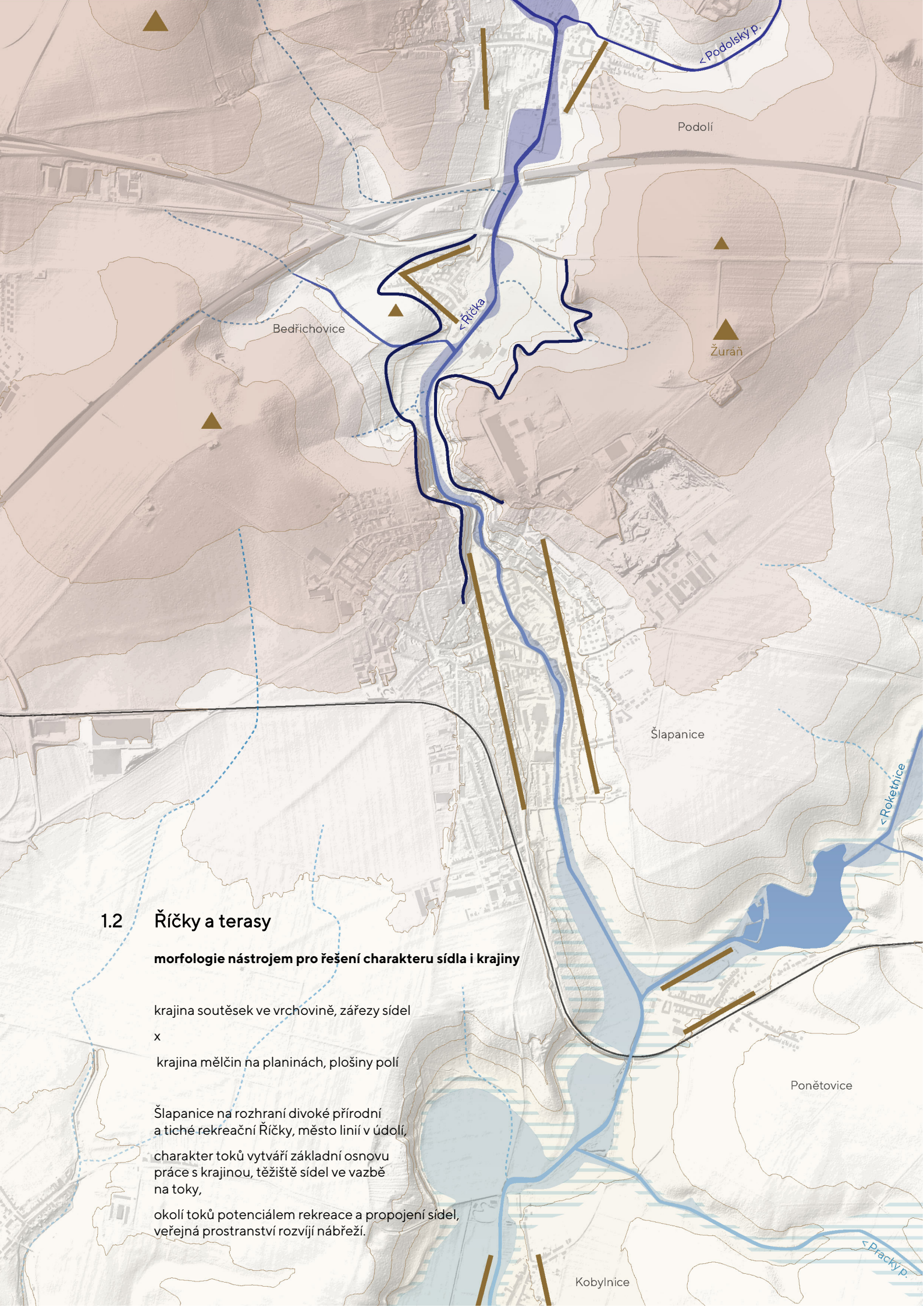
Umístění na hlavních dopravních tazích, dálnici D1 a železničním koridoru na Přerov, a obsluha brněnskou hromadnou dopravou přináší městu velmi dobrou dopravní dostupnost. Dostupnost je potenciálem i rizikem zároveň a přináší potřebu usměrňovat kapacity jednotlivých sídel a čelit suburbanizačním tendencím.

Přítomnost mezinárodního letiště Brno – Tuřany je nadregionálním fenoménem a limitem území. Rizikem jeho rozvoje může být tlak na stavební využití volné krajiny mezi Brnem a Šlapanicemi a propojení s Brnem.

Pro Šlapanice to znamená potřebu usměrnění rozvojového potenciálu města s vyváženou složkou kvalitativního rozvoje. Posilování významu Šlapanic jako „města venkova" znamená posilování regionálních vazeb a využití jejich potenciálu pro zlepšení kvality života a rozvoje místního vybavení.




I/43
Svratka >
Brno
I/42
< Svitava
< Říčka
krajina Moravského krasu
Brněnská vrchovina
D1
Šlapanice
Přerov >
Kyjov >
Tuřany
svazek obcí Šlapanicko
Modřice
Újezd u Brna
krajina ledovcového údolí
Dyjskosvratecký úval
Rajhrad
< osa Brno - Bratislava >
Židlochovice
D52
Břeclav >
D2
krajina Moravského Toskánska
Středomoravské Karpaty



1.2 Říčky a terasy

morfologie nástrojem pro řešení charakteru sídla i krajiny

krajina soutěsek ve vrchovině, zářezy sídel

x

krajina mělčin na planinách, plošiny polí

Šlapanice na rozhraní divoké přírodní a tiché rekreační Říčky, město linií v údolí,

charakter toků vytváří základní osnovu práce s krajinou, těžiště sídel ve vazbě na toky,

okolí toků potenciálem rekreace a propojení sídel, veřejná prostranství rozvíjí nábřeží.

1.3 Příměstí

radiozita Brna motorem rozvoje sídla i krajiny

potenciál metropole

x

duch venkova

Šlapanice městem venkova,

blízkost Brna potenciálem kvalitativního rozvoje,

doprava rizikem ztráty identity,

dostupnost potenciálem obytnosti krajiny.

2 KONCEPCE

Koncepce je analyticko-syntetickým zpracováním základních témat rozvoje sídla se stanovením východisek a vektoru řešení.

V části **Struktura** jsou na základě analýzy urbanistického vývoje a historického kontextu stanoveny základní premisy řešení kompozice a charakteru sídla.

V části **Infrastruktura** jsou na základě analýzy vrstev veřejné infrastruktury stanoveny premisy pro řešení krajinného rámce, dopravní a technické obsluhy území, veřejných prostranství a občanského vybavení.

V části **Nástroje** jsou na základě části Struktura a Infrastruktura stanoveny základní nároky a podmínky záměrů v území a lokality k dalšímu řešení a upřesnění.

2.1 Struktura

2.1.1 Urbanistický vývoj

Vývoj soustavy osídlení Šlapanicka může být užitečným zdrojem informací o historických vazbách v území a jeho vývojové kontinuitě. Některé vazby byly zubem času zpřetrhány, některé naopak přežily až do současnosti. Některé jsou pouze tušené a jejich odkrytí může vytvořit novou kvalitu využití sídla i krajiny.

Pro Šlapanice znamená znalost historických souvislostí potenciál k rozvoji diverzity prostředí, znovuobjevení identity částí sídla i krajiny, a tudíž posílení soudržnosti obyvatel a rekreačního potenciálu.

Nejstarší historie do 18. století

Archeologické nálezy na Šlapanicku odhalují bohatou kulturní vrstvu historického vývoje prostoru Dyjskosvrateckého úvalu a dokazují osídlení na území dnešních Šlapanic již za starší doby kamenné. Z tohoto období jsou jedny z nejvýznamnějších nalezišť kultury popelnicových polí (Podolská kultura). Zajímavá naleziště se nachází v prostoru bývalých kobylnických rybníků. V období Velké Moravy v 9. – 10. stol. se zde nacházelo slovanské osídlení.

První písemné zmínky o kostelu s farou jsou již z počátku 13. století. Šlapanice byly bohatou osadou díky umístění na obchodních cestách. Zemědělská osada byla součástí soustavy lenních statků patřících vrchnostem biskupského panství Chrlice.

Od roku 1531 mají Šlapanice status městečka. Od 17. století ztratily Šlapanice na významu kvůli odklonění obchodních cest směrem na Brno.

V roce 1805 se v blízkosti města odehrála Bitva tří císařů, šlapanický zámek a fara sloužily jako vojenské zázemí. Z umělé mohyly Žuráň řídil Napoleon průběh bitvy. Bojiště bitvy u Slavkova bylo 10. 9. 1992 vyhláškou Ministerstva kultury č. 475/1992 Sb. prohlášeno krajinnou památkovou zónou.

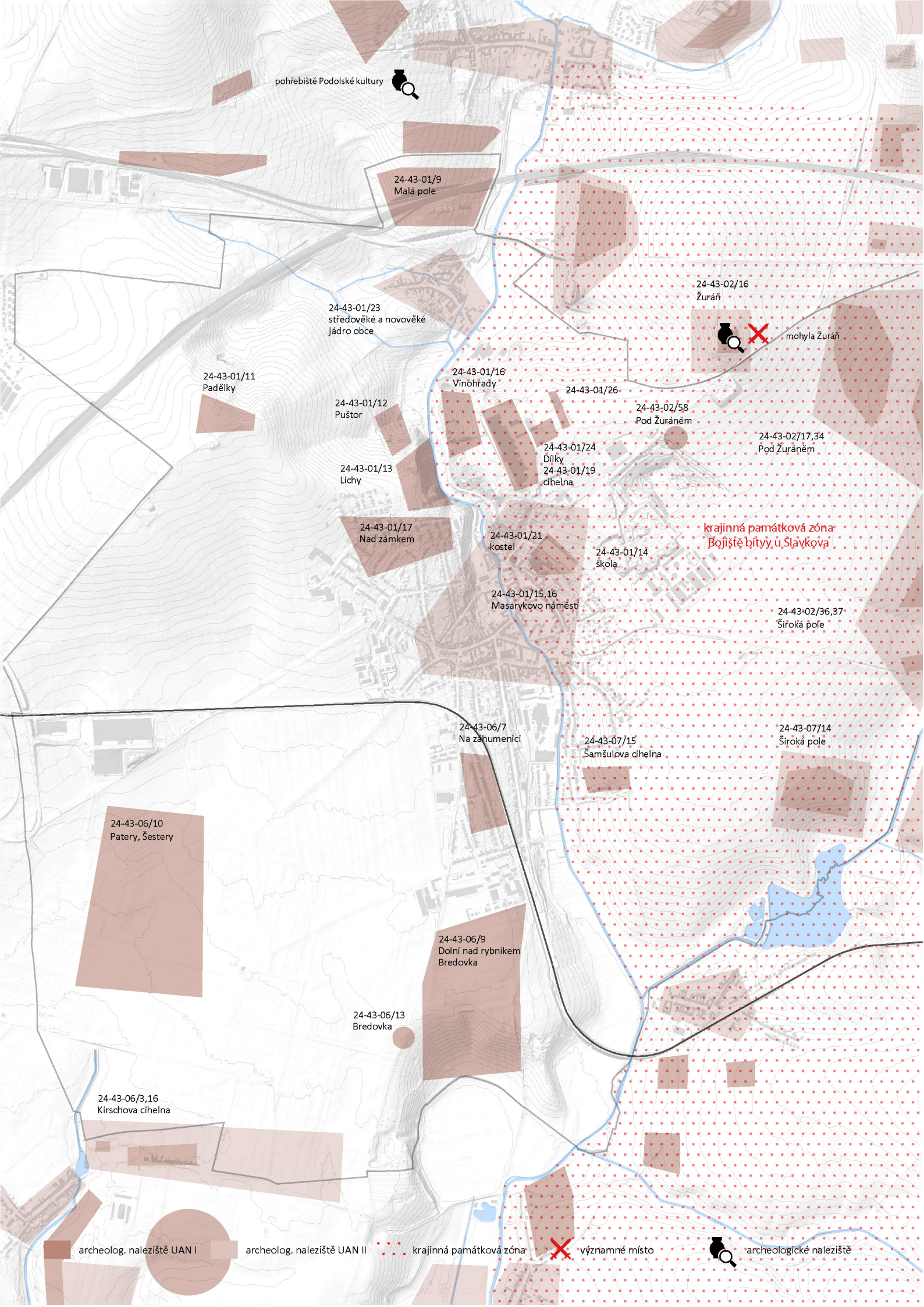
Témata k řešení:
- archeologické památky využívat k moderování veřejných prostranství v sídle i krajině jako turistické atraktory.

Šlapanice

Název města je odvozen od staročeského názvu šlapan, což je pasivum slovesa šlapat. Šlapanic jako potomek Šlapánův, plurál Šlapanice jako ves lidí Šlapánových.

Znak města vnikl v r. 1977 sloučením dvou znaků, biskupské berly jako znaku panství statku Chrlice a hroznu a kosíře jako znaku lenního statku Starý dvůr.

schéma archeologie a památkové ochrany>


pohřebiště Podolské kultury
24-43-01/9
Malá pole
24-43-02/16
Žuráň
mohyla Žuráň
24-43-01/23
středověké a novověké
jádro obce
24-43-01/11
Padělky
24-43-01/16
Vinohrady
24-43-01/26
24-43-01/12
Puštor
24-43-02/58
Pod Žuráněm
24-43-02/17,34
Pod Žuráněm
24-43-01/24
Dílky
24-43-01/19
cihelna
24-43-01/13
Líchy
24-43-01/17
Nad zámkem
krajinná památková zóna
Bojiště bitvy u Slavkova
24-43-01/21
kostel
24-43-01/14
škola
24-43-01/15,16
Masarykovo náměstí
24-43-02/36,37
Široká pole
24-43-06/7
Na zahumenici
24-43-07/15
Šamšulova cihelna
24-43-07/14
Široká pole
24-43-06/10
Patery, Šestery
24-43-06/9
Dolní nad rybníkem
Bredovka
24-43-06/13
Bredovka
24-43-06/3,16
Kirschova cihelna
archeolog. naleziště UAN I
archeolog. naleziště UAN II
krajinná památková zóna
významné místo
archeologické naleziště

2. polovina 18. století

I. vojenské mapování – josefské (1764)

m 1 : 28 800

Historická jádra Šlapanic a Bedřichovic z doby osvícenství přetrvaly v základní kompozici dodnes.

Ve Šlapanicích je patrná stopa Masarykova náměstí, zámek z roku 1750 a Starý dvůr, dnes mezi ulicemi Brněnská a Jánská. Vznikají jádra budoucích předměstí Šlapanic, Svatojánské náměstí a prostranství na křížení ulic Brněnská a Kalvodova. V Bedřichovicích je patrná náves s okolní zástavbou a starý mlýn u Říčky.

Bohatá cestní síť stále přetrvává v krajině, patrné jsou dodnes zachované cesty na Brno, Jiříkovice, Kobylnice a na terasách podél Říčky. Nad Bedřichovice vede císařská cesta přibližně ve stopě dnešní silnice II/430.

Bedřichovice a Šlapanice jsou odděleny divokou přírodou údolí Říčky se skalnatými ostrohy. Tok Říčky je lemován vlhkými loukami a mokřady. Nad obcí Kobylnice se v místech dnes označovaných jako Na Rybníku a Rybník nacházely rozsáhlé vodní plochy rybníků. Menší vodní plochy jsou patrné i při ústí Prackého potoka do Říčky a nad císařskou cestou mezi Bedřichovicemi a Podolím. Z vodních ploch podél Říčky se do současnosti dochoval pouze Ponětovický rybník.

Témata k řešení:
- využívat historické cesty v krajině pro posílení prostupnosti krajiny,
- využívat historické stopy vodních toků a ploch v krajině pro řešení retence vody v krajině, případně jako přírodě blízká protipovodňová opatření.

výřez z mapy I. vojenského mapování, m 1:20 000 >

Kritschen
b
Podoli
Lerchen
W.Haus
Bellowitz
Slapanitz

2. polovina 19. století

Povinné císařské otisky stabilního katastru (~1840)

m 1 : 28 800

Podrobné mapování území v první polovině 19. století přineslo velmi přesný záznam o struktuře tehdejšího osídlení i krajiny.

Dispozice jader Šlapanic a Bedřichovic jsou stabilizovány, včetně ulic Palackého, Hřbitovní, Brněnská, Riegrova a Čechova a Svatojánského náměstí. Jsou patrné stopy hospodářských dvorců v ul. Starý dvůr a Na Poříčí, které jsou ve stopách patrné i v současnosti.

Podrobnost stabilního katastru umožňuje jeho poměrně přesnou identifikaci se současným katastrem nemovitostí. Zajímavé je zejména sledování tras cestní sítě v krajině. Mnohé z cest, které fyzicky nepřetrvaly do současnosti, jsou patrné právě v katastrální mapě, mnohdy jsou pozemky cest stále ve vlastnictví města.

Říčka organicky prochází zástavbou mezi Starým dvorem a dnešní Riegrovou ulicí a je intenzivně přítomna ve veřejných prostranstvích. Tato trasa je stále patrná v katastrální mapě.

Svahy na východním horizontu města pod dnešní ul. Zemědělská a Hřbitovní jsou lemovány sady. Svahy údolí Říčky mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi jsou věnovány sadům, zahradám a pastvinám. Díky rozsáhlým polnostem a pastvinám je město významným producentem mléka a chleba.

Podél Říčky jsou stále patrné mokré louky (dle legendy map stabilního katastru Naise Waisen), které jižně od Šlapanic vymezují prostor říční nivy. Za uplynulé přibližně čtvrt století již zmizela většina vodních ploch podél Říčky, zůstává Ponětovický rybník a jižní Kobylnický rybník, ustupující směrem od severu.

III. vojenské mapování (1876)

m 1 : 25 000 topografické sekce, 1 : 75 000 speciální mapy

Nástup průmyslové revoluce přináší městu rozvoj dopravní infrastruktury, zejména silniční sítě a železnice (1887) na severní a jižní Moravu. Rozvíjí se textilní továrna - přádelny v areálu šlapanického zámku. Vzniká ulice Nádražní a areál Rolnického akciového cukrovaru (1871).

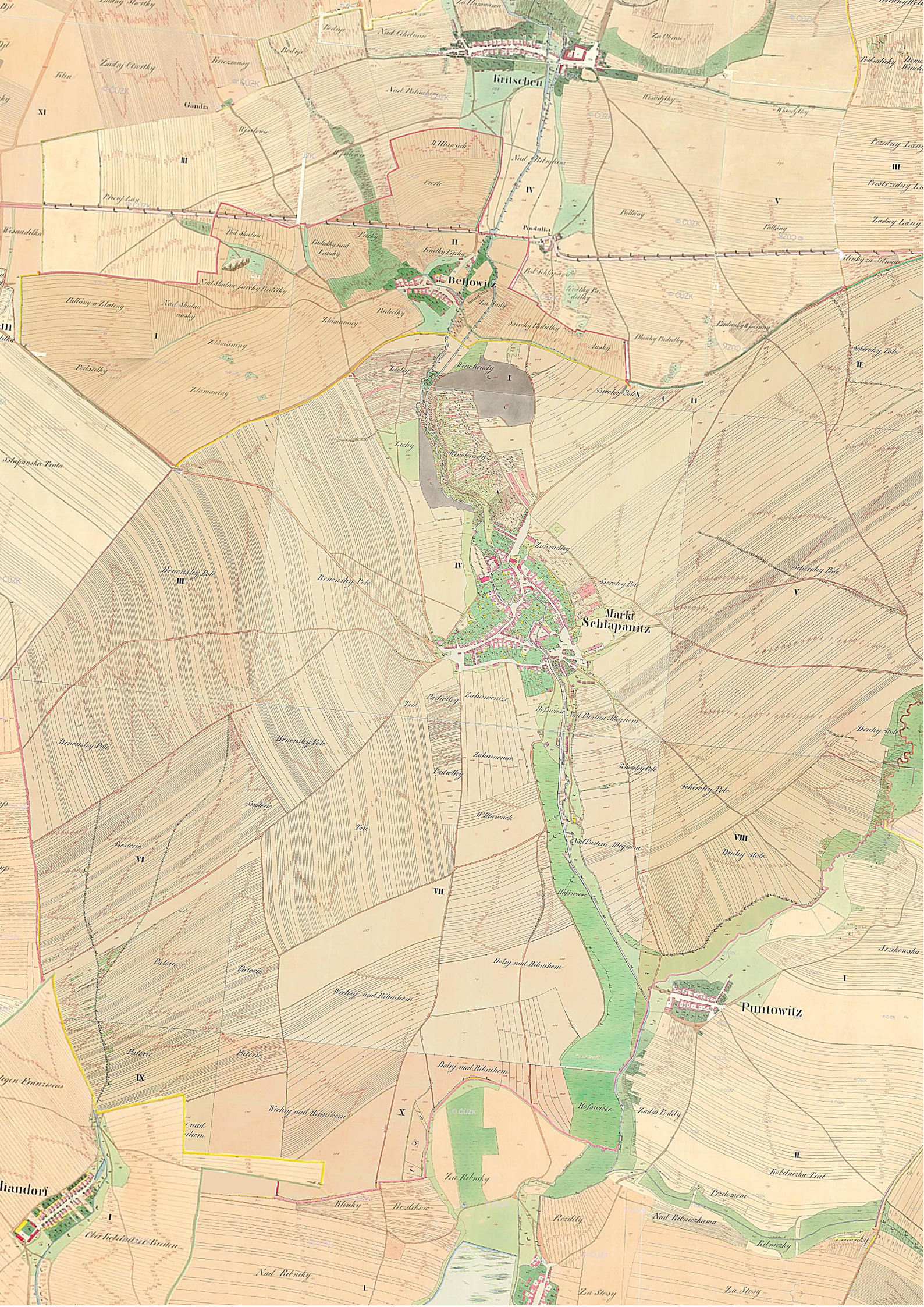
Prostor říční nivy Říčky je zmenšen o prostor kobylnických rybníků, rybník u Kobylnice prakticky mizí a je redukován přibližně na současnou podobu.

Na speciální mapě (černobílé) je patrný začátek rozvoje lokalit Sušilova – Kollárova a lokality při nádraží kolem ulice Husova. Vzniká zástavba ul. Jungmannova, Švehlova a Nádražní.

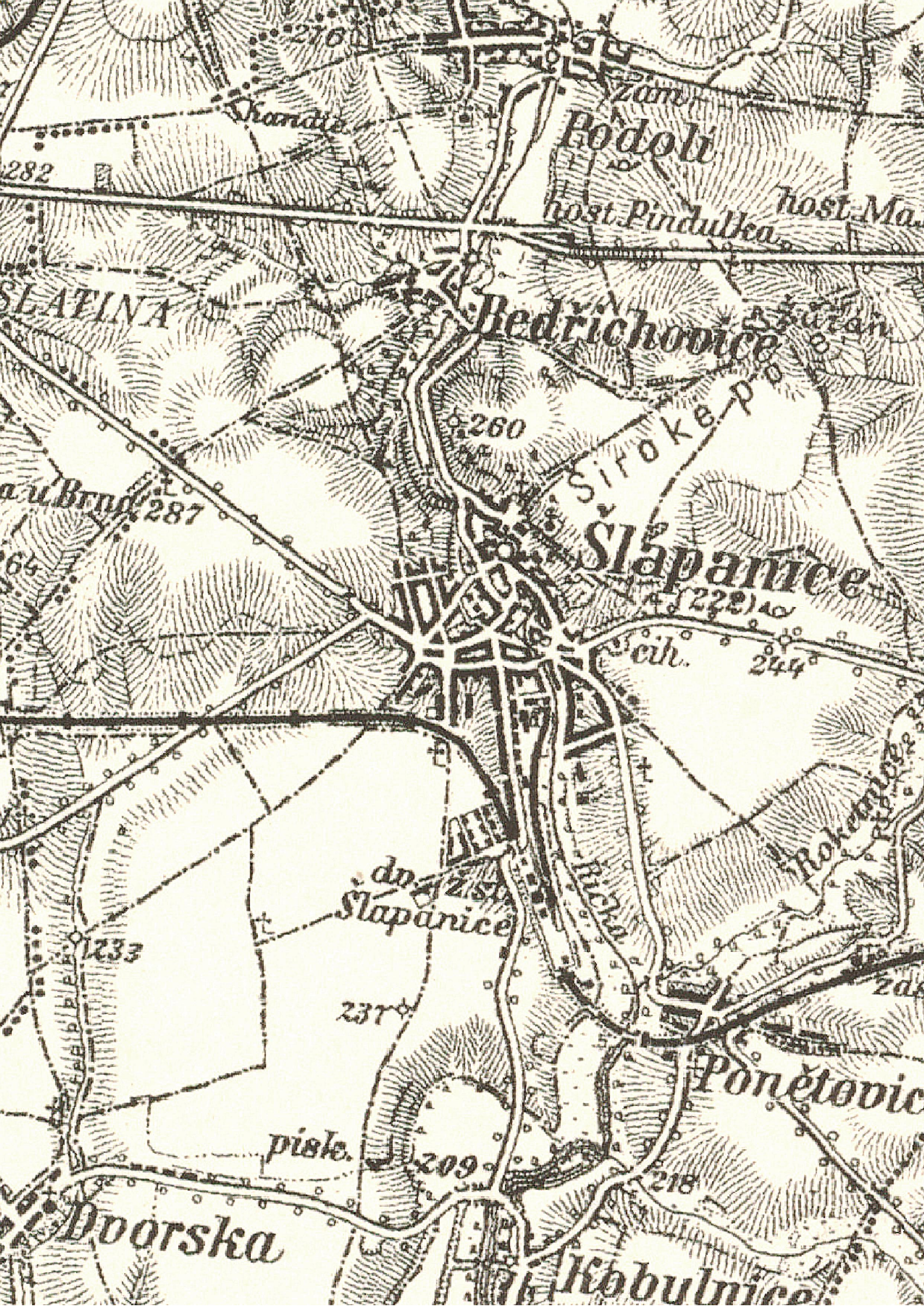
Ve Šlapanicích žije přibližně 2 100 obyvatel (ČSU).

Témata k řešení:
- využívat části historických cest ve vlastnictví města pro pohyb v krajině, využití prvků drobné architektury v krajině pro místa zastavení,
- využívat historickou polohu sadů pro jejich případnou obnovu a rozvoj přírodně rekreačních ploch.

výřez z mapy Stabilního katastru, m 1:20 000 >
výřez z mapy III. vojenského mapování, topografická sekce, m 1:20 000 >>
výřez z mapy III. vojenského mapování, speciální mapa, m 1:20 000 >>>


Britschen
Bellowitz
Markt Schlapanitz
Puntowitz
Ganda
Pellany
Pellany u Zlatany
Zlamany
Podsedky
Podedky
Podedky nad Ludky
Ludky
Ludky Pychy
Pychy
Ceste
Prevy Lan
Wisaudolka
Wjesslowe
Wjesslowe
Nad Pilnikem
Nad Pilnikem
Nad Chlumi
Nad Pilnikem
Za Hamrama
Za Olsinu
Kitzesmusy
Zadny Otwrtky
Wisaudolka
Wisaudolka
Pezdiny Lany
Prestrizdny Lany
Zadny Lany
Za Silnici
Za Hady
Za Hady
Nad Skalau
Nad Skalau
Nad Skalau

Krilschen
(Podoli)
Bellowitz
(Hradiště Kamýcké)
Schlappanitz
Siroké pole
Padělky
Ricka-B.
Bosenitzer B.
Rokenitze
Paulowitz
Maxdorf
Kobelwitz
Zdicker Fb.
Z.S.
E.Sc.
S.G.
H.St.
L.G.
Z.G.
Prudnitka W.H.
Maxlowka W.H.


Podoli
host. Pindulka
host. Ma
Bedřichovice
Šlapanice
Siroke P
cih.
244
Richa
Ponětovic
Šlapanice
233
237
pisk.
209
218
Dvorska
Kobylnice
260
287
282

polovina 20. století

Ortofotomapa (1953)

Snímky z 50. let 20. století zachycují poválečný stav města. Plošný rozvoj Šlapanic i Bedřichovic je minimální, je patrný zejména v lokalitě Brněnská pole a při nádraží. Na ulici Švehlova vniká první zástavba jižně od železnice, ul. Štefánikova je slepá s možností napojení jižně za železnici na ul. Jiráskovu. Je založena ulice Vrchlického. Jižně od areálu cukrovaru jsou patrné plochy sportovišť podél Říčky.

Rolnický cukrovar je po válce transformován na závody papírenského průmyslu, f. Dehtochema, později Brněnské papírny, dále ICEC. Na Širokých polích při Jiříkovické silnici vzniká zemědělské družstvo, dnes areál BONAGRO. V Bedřichovicích vzniká JZD u ul. Hlavní.

Bohatá cestní síť v krajině je převážně zachována včetně staré cesty na Tuřany, současné cyklostezky. V roce 1954 je zprovozněno trolejbusové spojení s Brnem, na snímku je patrná točna v prostoru křižovatky ul. Brněnská a Riegrova.

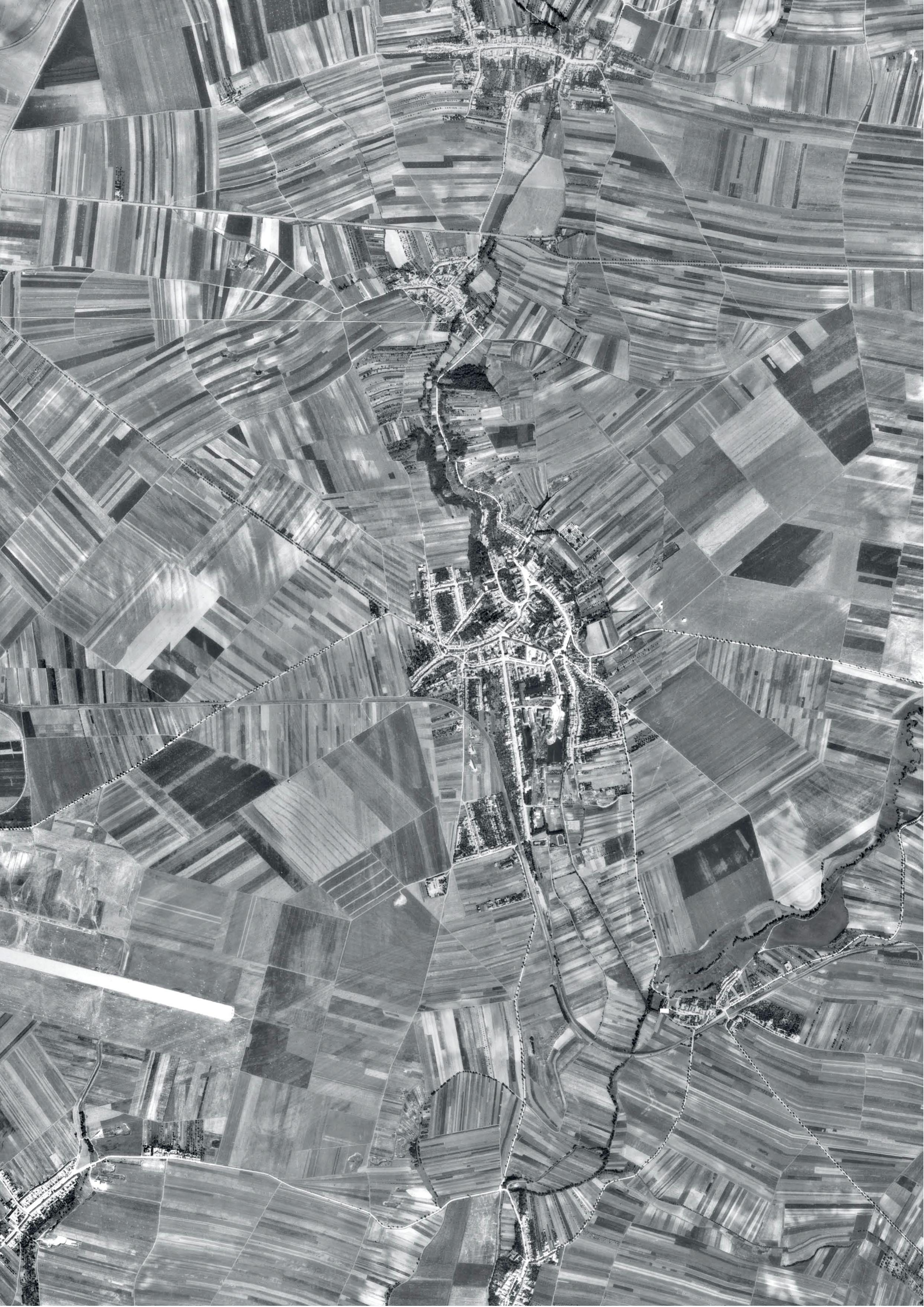
V roce 1954 je otevřeno letiště Brno – Tuřany, které nahradilo již nevyhovující černovické letiště. Na snímku z 50. let je patrná stopa vzletové a přistávací dráhy.

Na svazích údolí Říčky mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi přetrvávají sady a zahrady. Je patrná trvající péče o krajinné produkční zázemí města. Dochází k postupnému rozvoji fenoménu zahradničení v prostoru mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi a v Bezděkově.

Polní krajina si převážně stále zachovává drobné měřítko půdních bloků, které vyplývají z majetkoprávních vztahů, místy je patrné jejich začínající scelování. Prostor říční nivy Říčky jižně od Šlapanic je intenzivně zemědělsky využíván, stejně tak prostor původní rybniční soustavy u Kobylnice.

Ve Šlapanicích žije přibližně 5 100 obyvatel (ČSU).

Témata k řešení:
- hledat cesty k postupné obnově struktury krajiny a k utlumování intenzivní zemědělské činnosti v prostoru říční nivy Říčky,
- hledat řešení k zajištění prostupnosti zahrádkářských osad a jejich začlenění do krajiny.



konec 20. století

Ortofotomapa (1976), Ortofotomapa (1990)

snímkování města Brna zachycuje pouze severní část území města

Na Brněnských polích se rozvíjí bytová výstavba, v roce 1965 vzniká „staré" sídliště, v roce 1976 pak „nové" sídliště na ul. Brněnská. Na snímku je zachyceno v průběhu budování. V roce 1965 je také Šlapanicím přiznán status města.

Dochází k významnému rozvoji občanského vybavení. Je zřízena nová základní škola na Masarykově náměstí a mateřské školy v ul. Havlíčkova a Riegrova (v pavilonu Děvín, dnes na Masarykově náměstí). V areálu šlapanického zámku je otevřeno gymnázium. V Nádražní ulici vzniká obchodní dům. Dochází k rozvoji zahrádkářských osad na Padělcích a v údolí Říčky.

V 80. letech dochází k výstavbě nové cihelny na severovýchodní terase od města v lokalitě Dílky, nyní Výrobní závod Šlapanice společnosti Wienerberger.

Ve Šlapanicích žije přibližně 6 200 obyvatel (ČSU).

Témata k řešení:
- hledat soudobá řešení veřejných prostranství sídlišť,
- hledat řešení omezení negativních důsledků průmyslových areálů na kvalitu života obyvatel.

21. století

Ortofotomapa (2003), Ortofotomapa (2020)

Počátkem 21. století dochází k rozvoji produkčních a obchodních ploch v lokalitě u nádraží a podél ul. Brněnská. Vzniká obytná zástavba na ul. Švehlova a v lokalitě ul. Těsnohlídkova a Seifertova. Od roku 2009 je postupně uváděna do užívání obytná zástavba lokality Brněnská pole, poslední etapy jsou realizovány v současnosti.

Ve vazbě na letiště vzniká logistický areál CTPark South Brno. V roce 2017 město kupuje areál ICEC, brownfield ve středu města. Na konci ulic Jungmannova a Brněnská pole vzniká železniční zastávka.

V zahrádkářských osadách dochází z výstavbě rodinných domů, což má negativní dopad na přírodní hodnoty údolí Říčky. Cestní síť v krajině je zemědělským využitím značně poškozena, pole jsou zcelena do rozhlehlých půdních bloků.

K 1. 1. 2020 žije ve městě přibližně 7 600 obyvatel.

Témata k řešení:
- hledat využití brownfieldu bývalého cukrovaru,
- usměrňovat rozvoj obytné zástavby s ohledem na potřebu doplnění veřejné infrastruktury,
- usměrňovat živelný rozvoj bydlení v zahrádkářských osadách.

výřez z ortofotomapy 1976/1990, m 1:20 000 >
výřez z ortofotomapy 2003, m 1:20 000 >>
výřez z ortofotomapy 2020, m 1:20 000 >>>

2.1.2 Stavební hodnoty

Historický význam města odráží početné stavby a celky s vysokou architektonickou a urbanistickou hodnotou. Jejich ochrana a rozvoj je předpokladem pro zachování identity města a přirozené kontinuity jeho vývoje. Některé objekty za dobu své existence měnily svůj účel, nebo jej již nenávratně ztratily. Mohou být však impulzem pro rozvoj vybavení města a aktivit obyvatel.

Stavební vývoj města konstituoval formu intenzivní ulicové zástavby rozměrnými bloky s velkorysými vnitrobloky se zahradami. Tato struktura je charakteristická jak pro historické jádro města, tak pro meziválečnou a poválečnou zástavbu bloků rodinných domů. Město získává nádech venkova, který představuje významnou hodnotu jeho prostředí.

Pro Šlapanice znamená ochrana těchto staveb a struktur otázku, jak zachovat vlastní identitu a zároveň hledat možnosti rozvoje prospěšné pro celek města. Jaká míra ochrany a regulace ještě vede k posilování kvalit a ne k jejich postupnému úpadku? Cílem je rozvíjet historickou strukturu tak, aby dokázala reagovat na současné výzvy, ale nemusela ztratit svého ducha.

Stavební dominanty

V historických jádrech Šlapanic i Bedřichovic se nachází několik historicky i architektonicky cenných staveb, některé mají status nemovité kulturní památky. Ve veřejných prostranstvích jsou hojně přítomné prvky drobné architektury, památníky, pomníky, kříže, v krajině pak boží muka a kříže. Tyto stavební památky moderují související veřejná prostranství, případně jsou tématem pro jejich budoucí kultivaci. V krajině pak vytváří místa zastavení a oddechu a jsou základními uzly obnovované sítě krajinných cest.

Struktury zástavby

Charakter struktur určuje typologie zástavby, výšková hladina a prostupnost. Struktury jsou popsány převažujícím charakterem. Pojmenování charakterů struktur zástavby pomáhá stanovit východiska pro řešení podmínek rozvoje zástavby, ale i pro práci s veřejnými prostranstvími a charakterovými rozhraními v sídle i krajině.

Témata k řešení:
- hodnotné objekty využívat pro rozvoj občanské infrastruktury,
- prvky drobné architektury využívat k moderování využití věřených prostranství a míst v krajině,
- při stanovení charakteru rozvojových lokalit navazovat na charakter stávajících hodnotných struktur zástavby.

vybrané významné stavební dominanty >
vybrané struktury zástavby >>
vybrané struktury zástavby >>>

základní škola

kaple Panny Marie Lurdské

cukrovarská sypka

Hospodářská škola (MU Brno)

zámek, gymnasium

bývalá radnice

Orlovna

kostel Nanebevzetí Panny Marie

Sokolovna

Kulturní dům Bedřichovice

stará fara

muzeum (scholasterie)

Šlapanice historické jádro
struktura: rostlá, bloková
typologie: dvorce, řadové domy, solitérní domy
výšková hladina: 2 - 3 podlaží
střešní krajina: šikmé střechy
prostupnost: podporovat prostupnost bloky, vazba veřejných prostranství na Říčku

Bedřichovice historické jádro
struktura: rostlá, bloková
typologie: dvorce, řadové domy
výšková hladina: 1 - 2 podlaží
střešní krajina: šikmé střechy
prostupnost: podporovat propojení veřejných prostranství do krajiny

Šlapanice předměstí
struktura: rostlá, bloková
typologie: řadové domy, solitérní domy
výšková hladina: 1 - 2 podlaží
střešní krajina: šikmé střechy
prostupnost: podporovat propojení veřejných prostranství do krajiny, napojovat na krajinné rozhraní

Šlapanice sídliště
struktura: modernistická
typologie: solitérní domy
výšková hladina: 4 - 5 podlaží
střešní krajina: smíšená
prostupnost: podporovat kvalitativní rozvoj veřejných prostranství

2.1.3 Územně plánovací dokumentace a podklady

Územně plánovací dokumentace stanovuje právně závazný rámec rozvoje města, dále podmínky pro využití ploch a základní systémová opatření veřejné infrastruktury.

Územně plánovací dokumentace na republikové (PÚR) a krajské úrovni (ZÚR) jsou závazné pro řešení dokumentace lokální úrovně, tedy územního plánu. V některých částech tato územní studie předkládá řešení, která nejsou v souladu s platným územním plánem, a pro jejich naplnění je nezbytná změna územního plánu.

Součástí kapitoly jsou i vybrané územně plánovací podklady, územní studie, které sloužily jako přímý podklad k řešení územně plánovací dokumentace.

Pro Šlapanice je územně plánovací dokumentace rámcem k rozhodování v území, limitem územního rozvoje. Tato studie může v rovině územního plánu sloužit k upřesnění v částech, kde je v souladu s jeho požadavky, např. při řešení požadavků na charakter a prostorové uspořádání zástavby a veřejných prostranství.

Politika územního rozvoje (2020)

Ministerstvo pro místní rozvoj, ve znění aktualizace č. 5

Politika územního rozvoje určuje na celorepublikové úrovni strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování, a poskytuje tak rámec pro obecně prospěšný územní rozvoj.

Šlapanice leží v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. Hlavní úkoly územního plánování jsou:

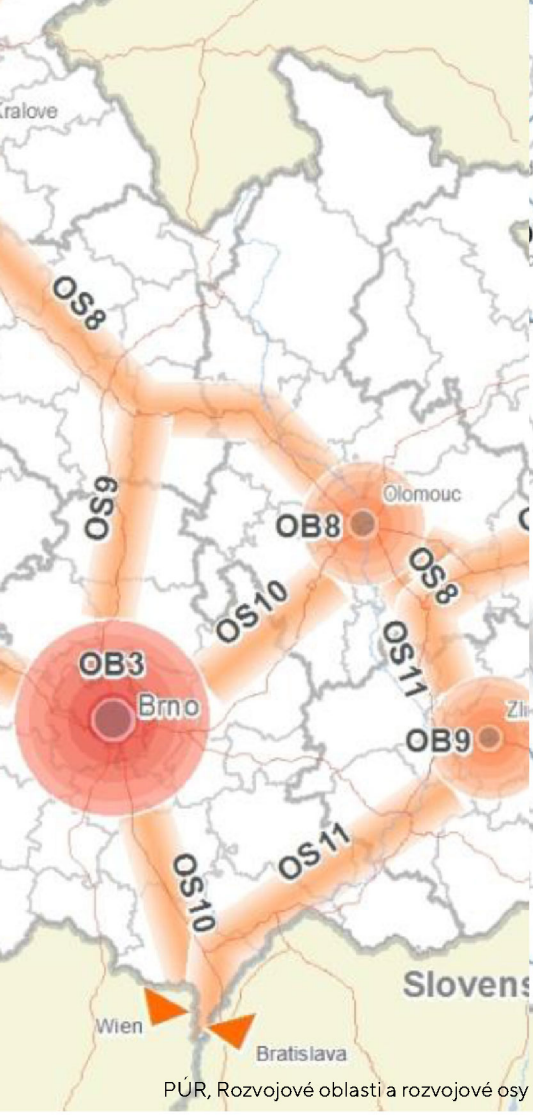
- vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1
- pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury

PÚR vymezuje koridor vysokorychlostní dopravy VR1 (úsek Brno-Břeclav-hranice ČR a Brno – Ostrava-hranice ČR). Dále koridor konvenční železniční dopravy ŽD1 (Brno-Přerov, stávající trať č. 300), koridor je vymezen z důvodu očekávaného nárůstu intenzity osobní dopravy.

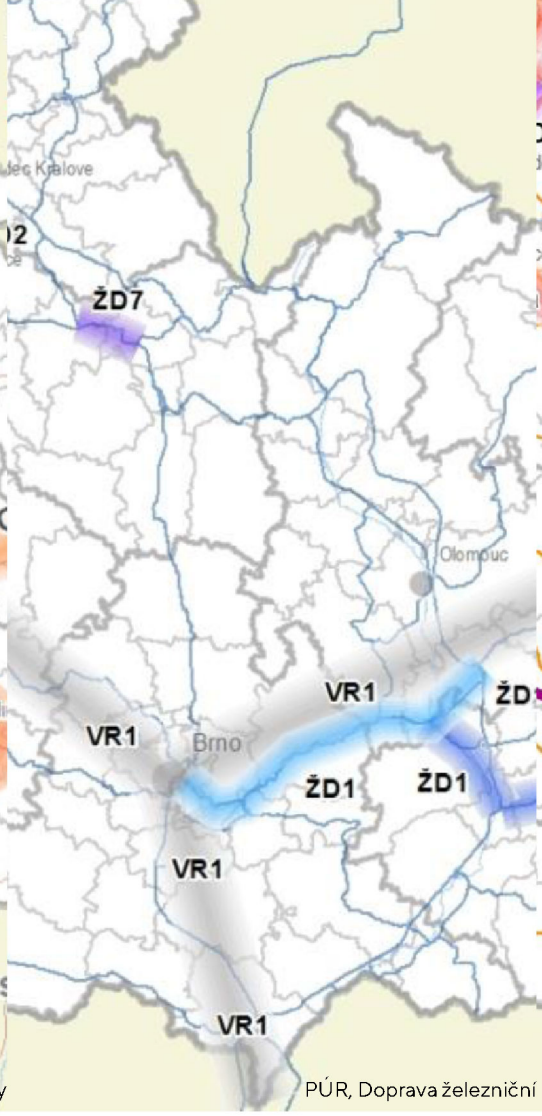
PÚR stabilizuje koridory dálnice D1 a D2. Brno stabilizuje jako terminál nákladní dopravy (veřejný terminál s vazbou na logistická centra – VTP) jako součást evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T.

Témata k řešení:
- koordinovat požadavky na charakteristiku rozvojové oblasti s lokálními rozvojovými prioritami města, zejména v oblasti ekonomických aktivit,
- koordinovat požadavky na záměry dopravní infrastruktury na podkladě podrobnější dokumentace.

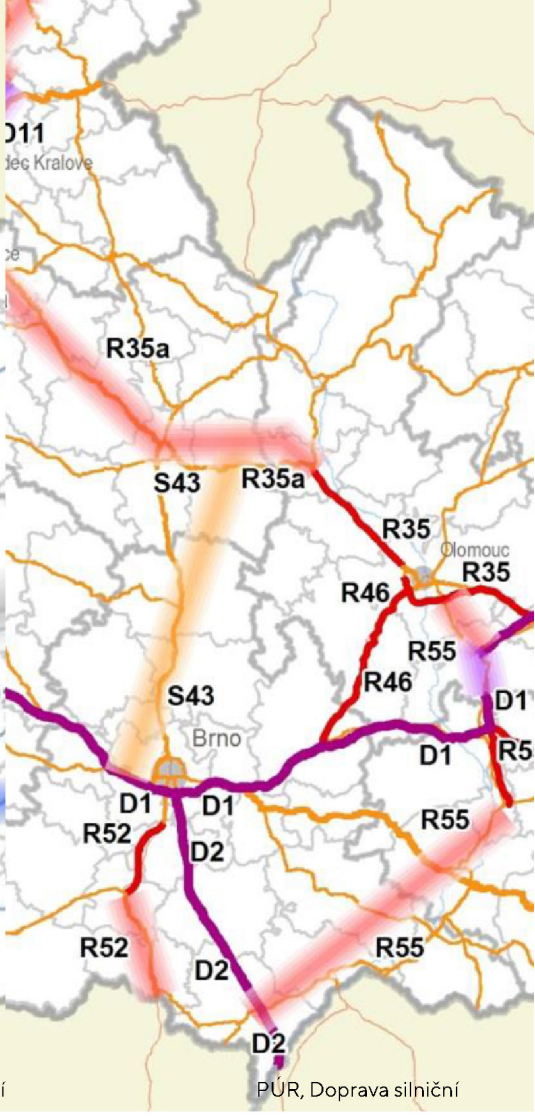
výřezy ze schémat Politiky územního rozvoje >
výřez z výkresu II. 2 Výkres koordinační, Zásady územního rozvoje JMK >



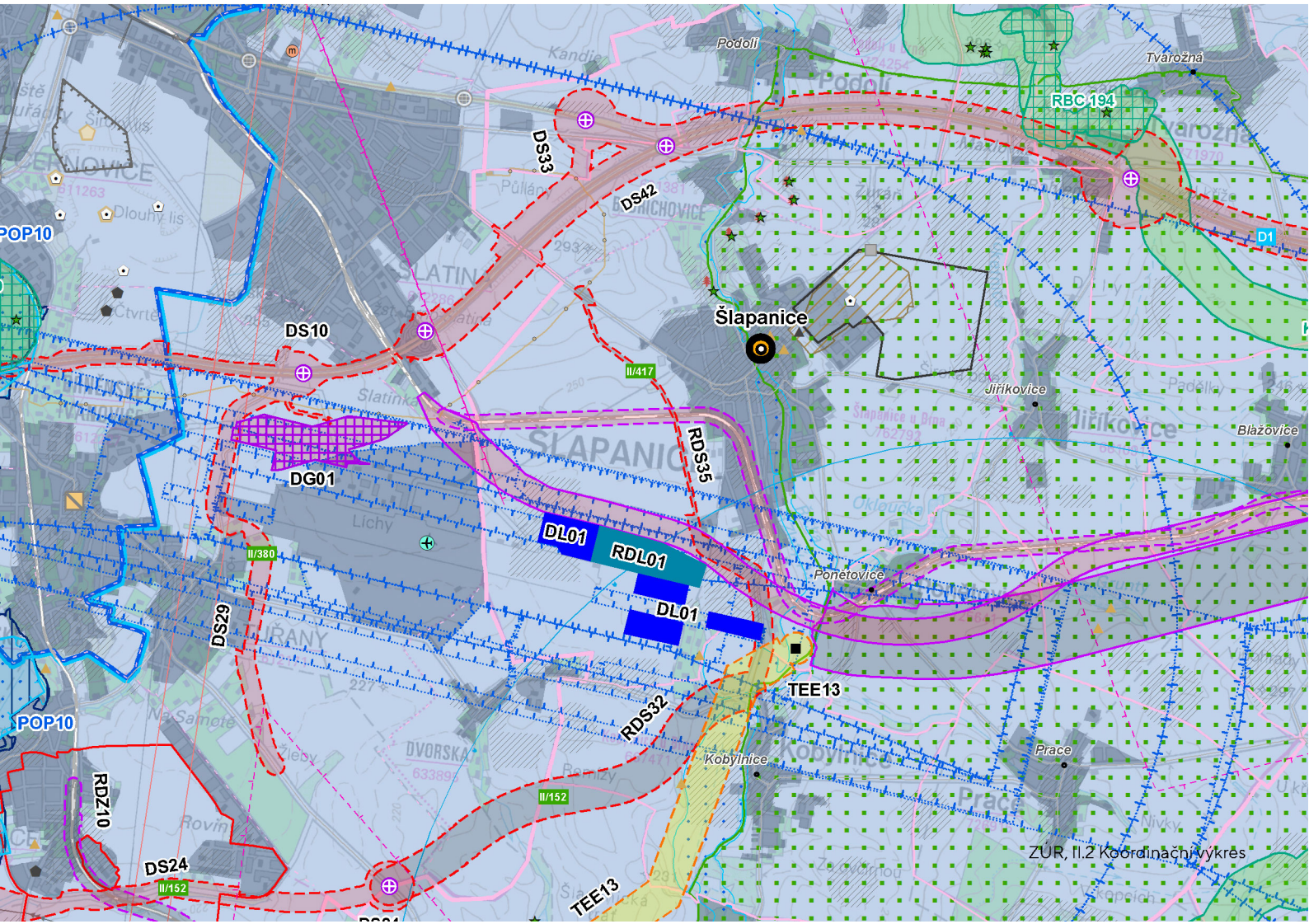
PÚR, Rozvojové oblasti a rozvojové osy



PÚR, Doprava železniční



PÚR, Doprava silniční



ZÚR, II.2 Koordinační výkres

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (2020)

KÚ JMK, ve znění 1. a 2. aktualizace

Zásady územního rozvoje upřesňují celorepublikové priority Politiky územního rozvoje v měřítku a podrobnosti kraje.

Metropolitní rozvojová oblast Brno (OB3)

Mezi hlavní požadavky na uspořádání a využití území, které mají dopad na území města Šlapanice, patří:

- vytvářet územní předpoklady pro další rozvoj ekonomických aktivit v oblasti pokročilých služeb, znalostní a vzdělanostní ekonomiky,
- podporovat vzájemnou koordinaci rozvoje města Brna a okolních sídel, zejména z hlediska vyváženosti rezidenčních a pracovních funkcí,
- podporovat posílení polycentrického rozvoje metropolitní rozvojové oblasti prostřednictvím podpory sekundárních center osídlení,
- podporovat směřování rozvoje bydlení do center osídlení,
- vytvářet územní podmínky pro posílení funkční komplexity (nabídkou pracovních míst a občanské vybavenosti),
- podporovat rozvoj ekonomických aktivit především v plochách brownfields,
- podporovat realizaci dopravní infrastruktury, konkrétně zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina – Holubice, včetně přestavby MÚK a souvisejících staveb, modernizace trati Brno – Přerov v úseku Brno – Vyškov – hranice kraje, terminály IDS, modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,
- podporovat v systému IDS posílení významu železniční dopravy směřující do oblasti východ (Slatina – Holubice – Vyškov).

Mezi hlavní úkoly pro územní plánování, které mají dopad na území města Šlapanice, patří:

- koordinovat územní rozvoj obcí s možnostmi realizace silniční sítě; hledat taková řešení, která nepřipustí zatěžování zastavěných území sídel průjezdnou dopravou vyvolanou rozvojem bez odpovídajícího řešení silniční sítě,
- vytvářet územní podmínky v železniční infrastruktuře pro stabilizaci vedení VRT v prostoru metropolitní rozvojové oblasti s napojením na Prahu, Vídeň a Ostravu,
- vytvářet územní podmínky pro rozvoj sídel obsloužených integrovaným dopravním systémem; preferovat sídla s přímou vazbou na železniční dopravu, která vytvářejí podmínky pro zajištění přepravních vztahů pro okolní obce silniční dopravou,
- na vjezdech do města Brna vytvářet územní podmínky pro založení systému P+R s těsnou vazbou na kapacitní veřejnou dopravu a systém IDS *(pozn. zhotovitele – podklad pro zohlednění úkolu v širším kontextu okolních sídel)*.

ZÚR stanovují město Šlapanice jako mikroregionální centrum. Pro uspořádání území a územní plánování z toho vyplývají následující požadavky a úkoly:

- vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury a ekonomických aktivit,
- vytvářet územní podmínky pro rozvoj mikroregionálních center, zohledňující jejich vazbu na nadregionální centrum,
- podporovat jejich rozvoj jako autonomních pracovních a obslužných mikroregionálních center a zohledňovat přitom jejich specifickou pozici v těsném zázemí nadregionálního centra Brna,
- podporovat zejména stabilizaci jejich pracovní funkce,
- podporovat rozvoj obslužných funkcí (školství, zdravotnictví, kultura).

Plochy a koridory

Z hlediska **silniční dopravy** ZÚR organizují dopravní vazby v prostoru mezi Šlapanicemi a Brnem, zejména okružní vazby I/50 na D1 a D2. Dále vymezuje koridory pro místní obchvaty obcí, resp. převedení dopravní zátěže na nadřazenou dopravní síť.

ZÚR vymezuje následující koridory pro upřesnění v územním plánu, které mají dopad na území města Šlapanice:

DS33

- Brno, Slatina, obchvat souvisejících staveb, šířka koridoru proměnlivá 180 – 280 m, včetně MÚK Podolí (I/50),
- zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru v ÚPD dotčených obcí, minimalizovat dopady na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření, na snížení imisních příspěvků komunikace a s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace, koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba pro dopravní infrastrukturu DS33.

DS42

- D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK a souvisejících staveb, šířka koridoru proměnlivá 180 – 250 m, včetně přestavby MÚK Brno – východ a MÚK Rohlenka,

- v ÚPD je požadováno zajištění územní ochrany koridoru přestavby stávajících MÚK a realizace nové MÚK, koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba pro dopravní infrastrukturu DS42.

ZUR vymezuje následující územní rezervy pro upřesnění v územním plánu, které mají dopad na území města Šlapanice:

RDS35

- pro přestavbu silnice III/4171 Šlapanice, obchvat města, šířka koridoru 200 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obce Šlapanice, minimálně 30 m, pouze ve výjimečných a konkrétními místními podmínkami daných úsecích.

V navazujících územních vztazích dále územní rezervu:

RDS32

- Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 , šířka koridoru 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, minimálně 30 m, pouze ve výjimečných a konkrétními místními podmínkami daných úsecích.

Z hlediska **železniční dopravy** ZÚR řeší modernizaci železniční trati na Přerov, která by mohla přenášet zatížení dálkovými spoji a lokální osobní doprava mohla být posílena na trati č. 340:

ZÚR vymezuje následující koridory pro upřesnění v územním plánu, které mají dopad na území města Šlapanice:

DZ01

- koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov) včetně souvisejících staveb, šířka koridoru 200 m,
- koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba pro dopravní infrastrukturu DZ01.

DZ10

- koridor celostátní železniční trati č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace včetně souvisejících staveb, šířka koridoru proměnlivá 120 - 190 m,
- koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba pro dopravní infrastrukturu DZ10.

Z hlediska **letecké dopravy** ZÚR rozšíření ploch letiště Brno – Tuřany a vymezuje následující plochy pro upřesnění v územním plánu:

DL01

- plochu pro Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace

RDL01

- plochu územní rezervy pro Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj

Z hlediska **cyklistické dopravy** ZÚR stabilizuje cyklistický koridor Brno, Líšeň – Šlapanice ve stávající trase cyklotrasy 5005.

Z hlediska **elektroenergetiky** ZÚR vymezuje koridor TEE13 S 110/22 kV; TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 kV v šířce 300 m. Trafostanice je navržena v říční nivě Říčky severně od obce Kobylnice.

Ochrana krajiny

ZÚR požaduje vytvářet územní podmínky pro šetrné formy využívání území a zvyšování biodiverzity území a dále vytvářet územní podmínky pro opatření vedoucí ke zvýšení retenční schopnosti území a ke kultivaci vodních toků, vodních ploch, zdrojů podzemní vody. Uvedené požadavky jsou zásadní pro rozvoj krajinné osnovy Říčky a navazujících opatření krajinné infrastruktury.

Na území Šlapanic je stanoven krajinný celek Šlapanicko – slavkovský. Krajina je plochého až mírně vlněného reliéfu s dominantním zastoupením středně velkých bloků orné půdy v ukloněných polohách s pestřejší strukturou využití. Krajina má malý podíl lesních porostů. Je pohledově otevřená s výraznou krajinou dominantou Prackého kopce s Mohylou míru a významnou stavební dominantou kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech.

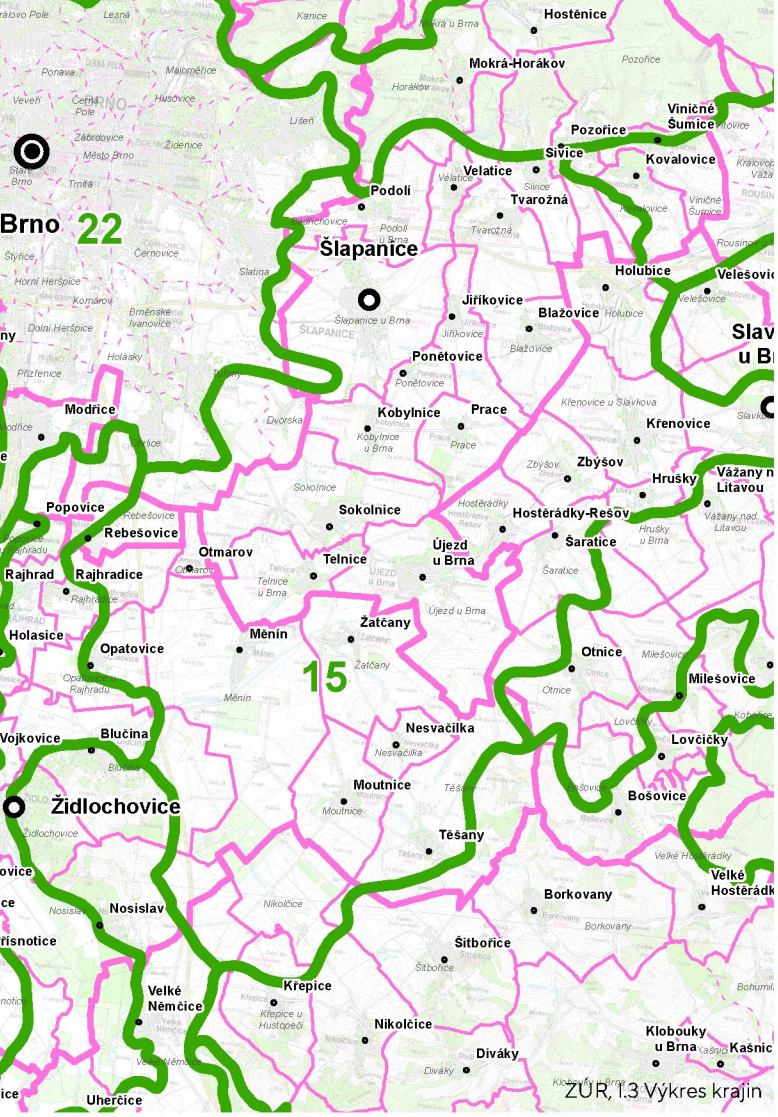
Pro územní plánování je stanoveno zejména:

- vytvářet územní podmínky pro ekologicky významné segmenty krajiny (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty atd.) s cílem členění souvislých ploch orné půdy,
- vytvářet územní podmínky pro revitalizační opatření na vodních tocích a jejich nivách,
- vytvářet územní podmínky pro ochranu pohledových panoramat a pohledově exponovaných lokalit před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb.

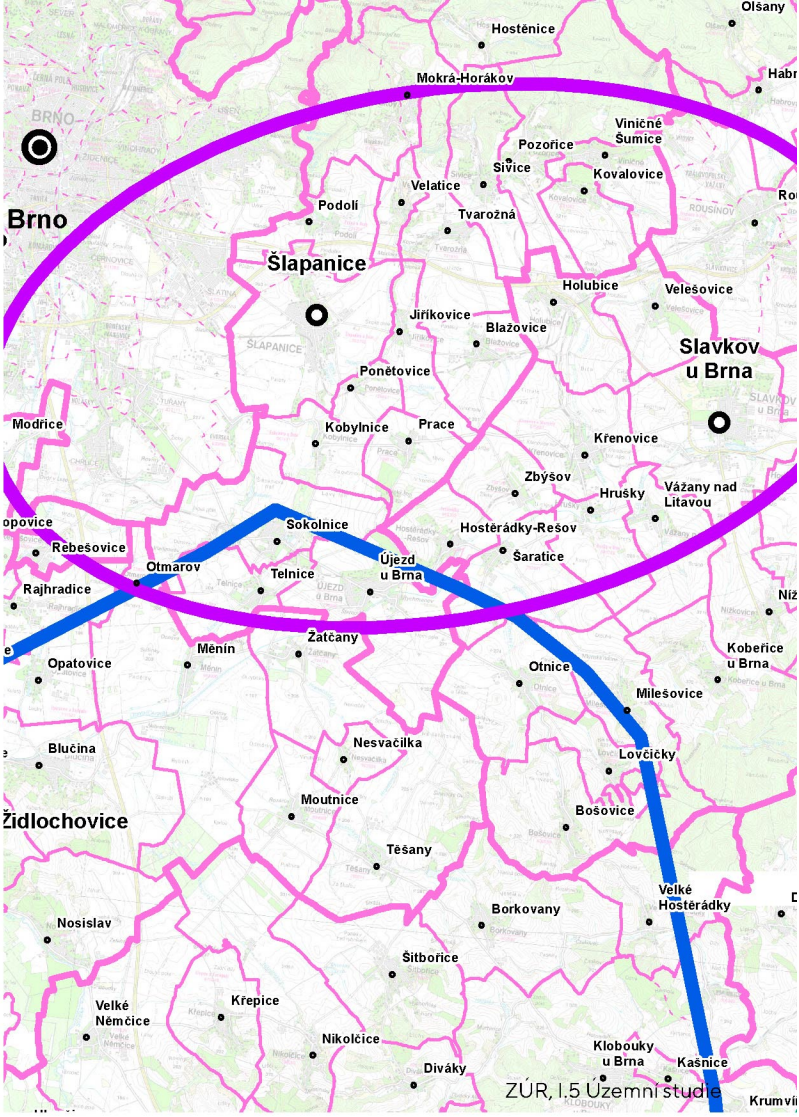
Územní studie

ZÚR vymezuje plochu Územní studie Jihovýchod, jejímž cílem je v návaznosti na nadřazenou komunikační síť posoudit obsluhu území a upřesnit rozvojový potenciál území a možnosti dopravních kapacit. Předmětem prověření je mj. propojení obchvatu Šlapanic s letištěm, nebo limity využití území včetně záměrů zastavitelných ploch.

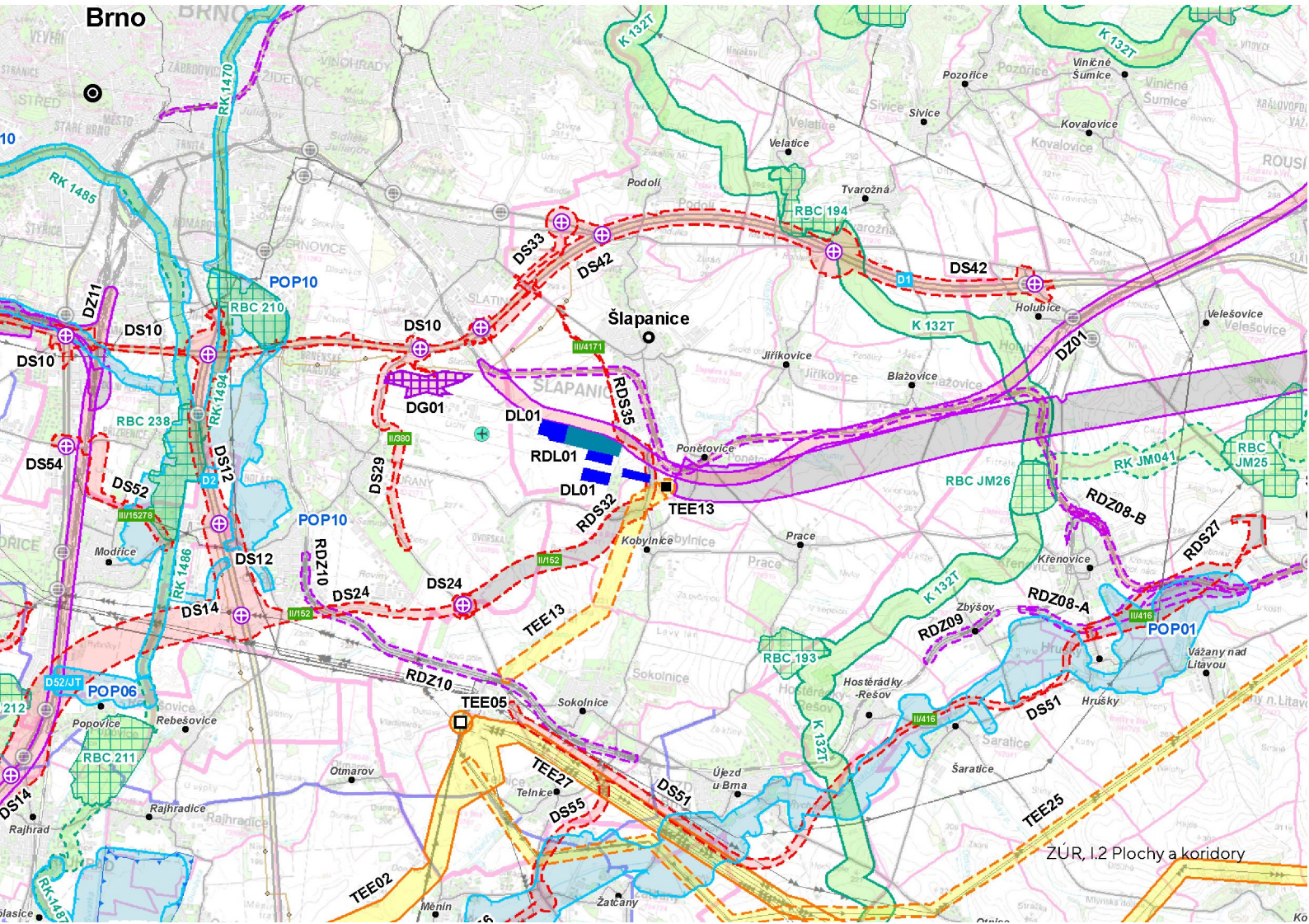
Témata k řešení:
- rozvíjet charakter krajiny a její rekreační potenciál, zejména strukturu krajiny a ochranu říčních niv toků,
- koordinovat rozvojové požadavky se zajištěním dopravní a technické infrastruktury, řešit na vstupech do měst zařízení statické dopravy,
- zajistit územní rezervy pro záměry dopravní infrastruktury, pro místní opatření prověřovat alternativní řešení ve vztahu k řešení rozvoje území,
- v rezervách zastavěného území a v zastavitelných plochách řešit rozvoj veřejného i komerčního občanského vybavení.



ZÚR, I.3 Výkres krajin



ZÚR, I.5 Územní studie



ZÚR, I.2 Plochy a koridory

Územní plán SÚ Šlapanice (2010)

Atelier URBI, v platném znění změn 1, 2, 3, 4, 5 a 8

Platný územní plán je závazným podkladem k rozhodování v území. Územní plán stanovuje základní koncepci uspořádání území, včetně požadavků na využití ploch s rozdílným způsobem využití a podmínek prostorového uspořádání.

Územní plán byl schválen v roce 1997 a vydán vyhláškou č. 17/1998. Drobnější rozvojové lokality vymezuje na východním horizontu města, spojené s dopravním řešením propojení ul. Ponětovská a Jiříkovská. Hlavní vektor rozvoje se odehrává směrem k Brnu, na západním horizontu města, v lokalitách Brněnská pole a Troje. Podél ul. Brněnská vymezuje plochy bydlení a smíšené obytné, jižně od železniční trati pak plochy pro průmysl. Rozvoj západního horizontu je spojen s řešením dopravní obsluhy území, částečným západním obchvatem města, propojením silnice III/4171 a ul. Brněnská. Tato komunikace je napojena na letiště, resp. ul. Evropská. Prostor údolí Říčky mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi je částečně vymezen k ochraně jako krajinná zeleň, zároveň jsou zakotveny plochy individuální rekreace přibližně v současném rozsahu.

Změna č. 1 a 2 byla vydána vyhláškou města č. 1/2002 a přináší komplexní revizi rozvojových ploch v lokalitách Brněnská pole a Troje. Vymezuje průmyslovou západní hranu města a vyplňuje prostor mezi ul. Brněnská a letištěm plochami územní rezervy pro průmysl. Upravuje trasu západního obchvatu města přibližně do současné polohy dle ZUR a zachovává její přímé napojení na ul. Evropská. Ve struktuře rozvojových ploch v lokalitě Brněnská pole je patrná stopa původní silnice na Tuřany. V jižní části města podél Ponětovské je rozvíjena plocha pro občanské vybavení nadmístního významu ve vazbě na rekreační plochy podél Říčky. V Bedřichovicích vymezuje rozvojovou lokalitu pro bydlení podél Říčky na severním okraji sídla.

Změna č. 4 byla vydána vyhláškou města č. 8/2004 a přináší zejména úpravu řešení jižního rekreačního okraje města, vymezení vodní plochy rybníka s mokřadem a související plochy pro skládku inertního materiálu.

Změna č. 5 byla vydána opatřením obecné povahy č.1/2007 a upravuje zejména uspořádání ploch u letiště pro průmysl, automobilovou a leteckou dopravu. Zastavitelnou plochu na ulici Ponětovská mění z občanského vybavení na bydlení, v lokalitě Slatina zakotvuje zastavitelnou plochu pro bydlení.

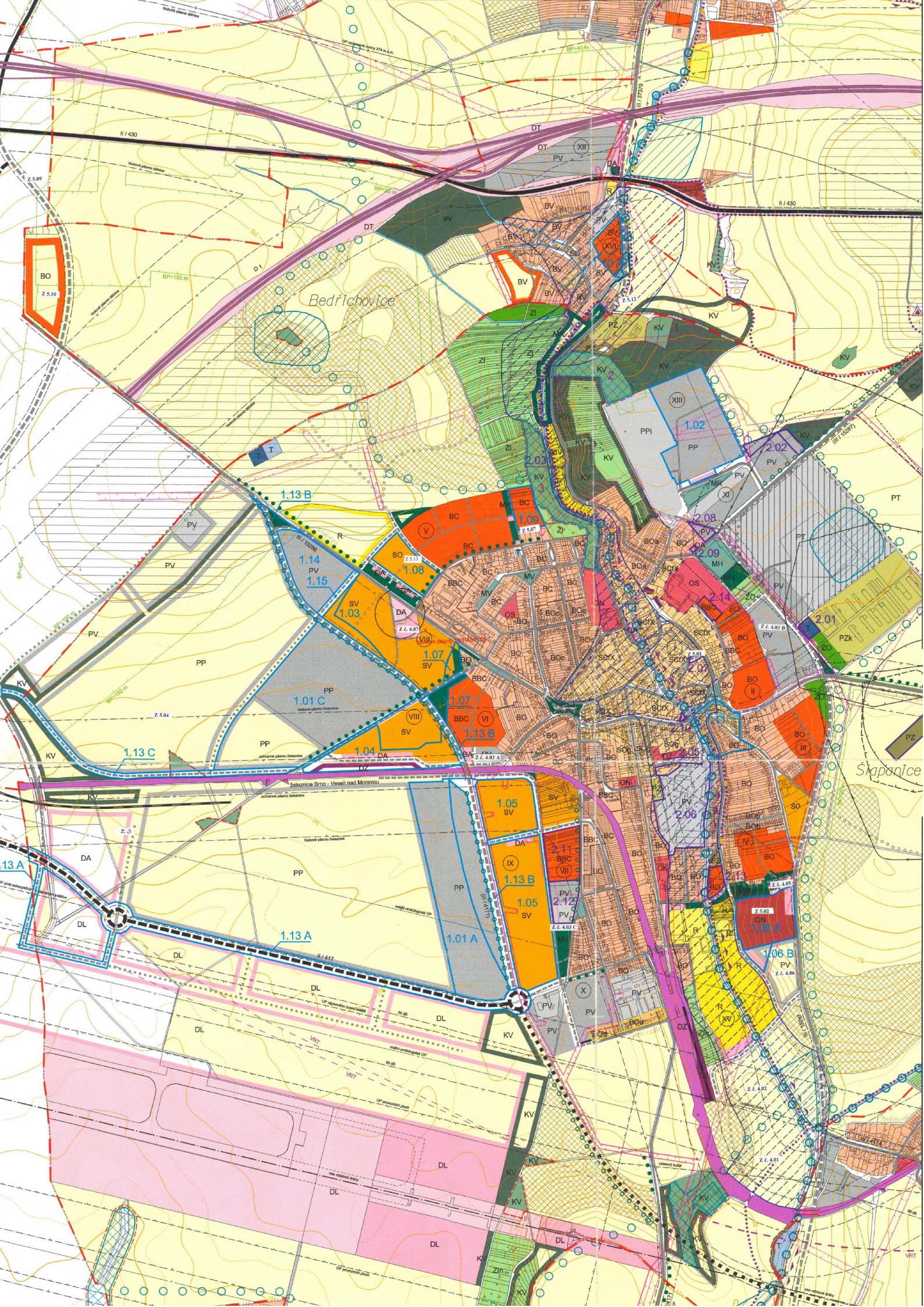
Změna č. 8 byla vydána v prosinci 2009 opatřením obecné povahy a přináší dílčí změny v území, zejména upřesnění koridoru dálnice D1 a upřesnění zastavitelných ploch lokality Brněnská pole.

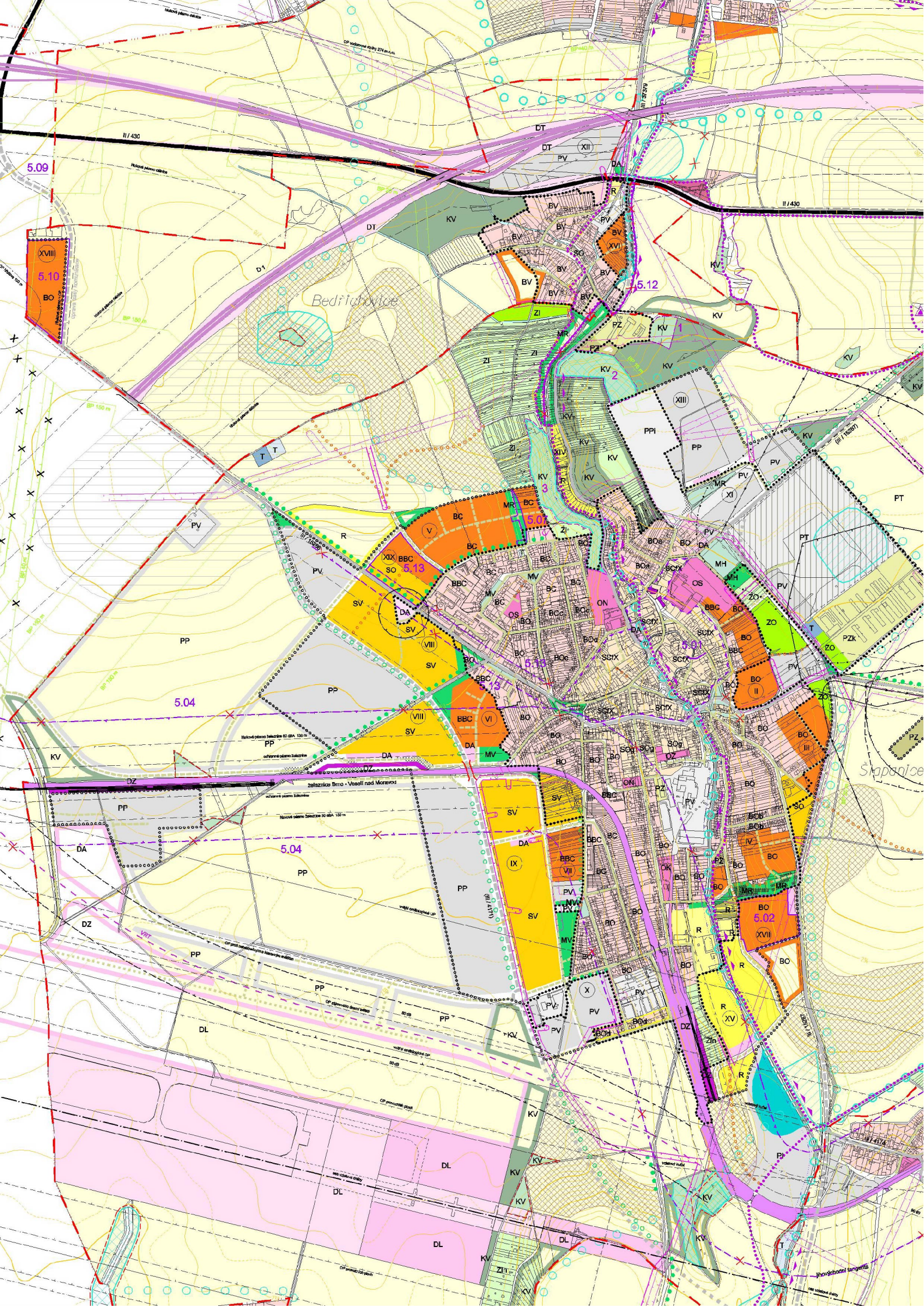
Pořizování změn č. 3, 6, 7 a 9 bylo zahájeno, ale nebylo dokončeno.

Témata k řešení:
- prověřit kapacity rozvoje města v návaznosti na platný územní plán,
- prověřit vymezení veřejné infrastruktury, zejména dopravní, krajinné a občanské.

výřez z výkresu Urbanistické řešení, 1998 >
výřez z výkresu Urbanistické řešení, změna č. 1, 2, 2002 >>
výřez z výkresu Urbanistické řešení, změna č. 5, 2007 >>>

D1
II / 430
III / 37319
III / 15286
III / 15287
III / 15280
III / 44174
DT
BV
KV
ZO
ZI
PZ
PP
PPi
PT
PZk
XII
XIII
XIV
XV
BC
MP
ON
OS
SO
DA
BBC
SV
DZ
VRT
DL
ZIn
Železnice Brno – Veselí nad Moravou
ochranné pásmo dálkovodu
ochranné pásmo železnice
hlukové pásmo dálnice
hlukové pásmo železnice
OP vodovodní systém 274 m.n.m.
OP prvosmích ploch
vodní nádrž Tavírko
vodní nádrž Kulhot


Bedřichovice
Slapanice
II / 430
II / 417
III / 37379
III / 41711
III / 15286
III / 15287
Železniční Brno - Veselí nad Moravou
1.01 A
1.01 C
1.02
1.03
1.04
1.05
1.06 B
1.07
1.08
1.09
1.13 A
1.13 B
1.13 C
1.14
1.15
2.01
2.02
2.03
2.04
2.05
2.06
2.07
2.08
2.09
2.10
2.11
2.12
2.13
2.14
1.03 A
PP
PPi
PV
PZ
PZk
PT
DA
DL
DT
DZ
KV
BV
BC
BO
BOa
BOc
BBC
SV
SO
ON
OS
OK
MV
MH
MR
ZI
Zin
ZO
SCpX
SCpZ
SOg
VRT
Z 5.09
Z 5.10
Z 5.12
Z 5.13
Z 5.04
Z 5.07
Z 5.01
Z 5.02
Z č. 4.01
Z č. 4.02
Z č. 4.03 A
Z č. 4.03 B
Z č. 4.03 C
Z č. 4.04
Z č. 4.05
Z č. 4.06
Z č. 4.07
BP=150 m
BP=40 m
BP=30 m
OP železniční dráhy
OP ochranného pásma železnice
OP provozních ploch
hlukové pásmo železnice
hlukové pásmo dálnice
vnější ornitologické OP
vnitřní ornitologické OP
90 dB
66 dB
vrchol
vojenský hřbitov
vojenská kuželna
vrchol kóta 274 m n.m.


II / 430
5.09
5.10
5.12
5.13
5.07
5.01
5.04
5.02
Bedřichovice
Šlapanice
železniční trať Brno - Veselí nad Moravou
DT
DZ
DL
PP
PV
BV
KV
BC
SV
ZI
PZ
PPI
PT
OS
ON
SO
MV
MR
DA
R
T
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
XIII
XIV
XV
XVI
XVII
XVIII
XIX
I
II
III
IV
1
2
3
13

Územní plán Šlapanice, návrh (2020)

k veřejnému projednání

UAD – studio s.r.o., 06/2020

Návrh územního plánu zásadně upravuje rozsah rozvojových ploch s ohledem na strategickým plánem sledovaný maximální počet obyvatel města do 10 000.

Rozvojové lokality na východním horizontu města zůstávají koncepčně zachovány, je upraveno jejich detailní řešení s ohledem na návrh dopravního propojení ul. Ponětovská a Jiříkovská.

Na jižním okraji města v nivě Říčky je redukován rozsah rekreačních ploch, je zachována vodní plocha a vloženy prvky ÚSES.

Západní horizont města je komplexně upraven. Jsou vypuštěny rozsáhlé průmyslové plochy včetně ploch územních rezerv. Smíšené plochy výroby a služeb upravuje převážně na plochy smíšené obytné a plochy bydlení. Opouští se tak myšlenka plošného průmyslového využití prostoru mezi Brněnskou a letištěm, uvedenou změnou č. 1 a 2 ÚP. Troje jsou řešeny jako plochy územní rezervy s podmínkou řešení dopravního napojení, koridoru obchvatu města RDS35, technické infrastruktury a prostorového uspořádání.

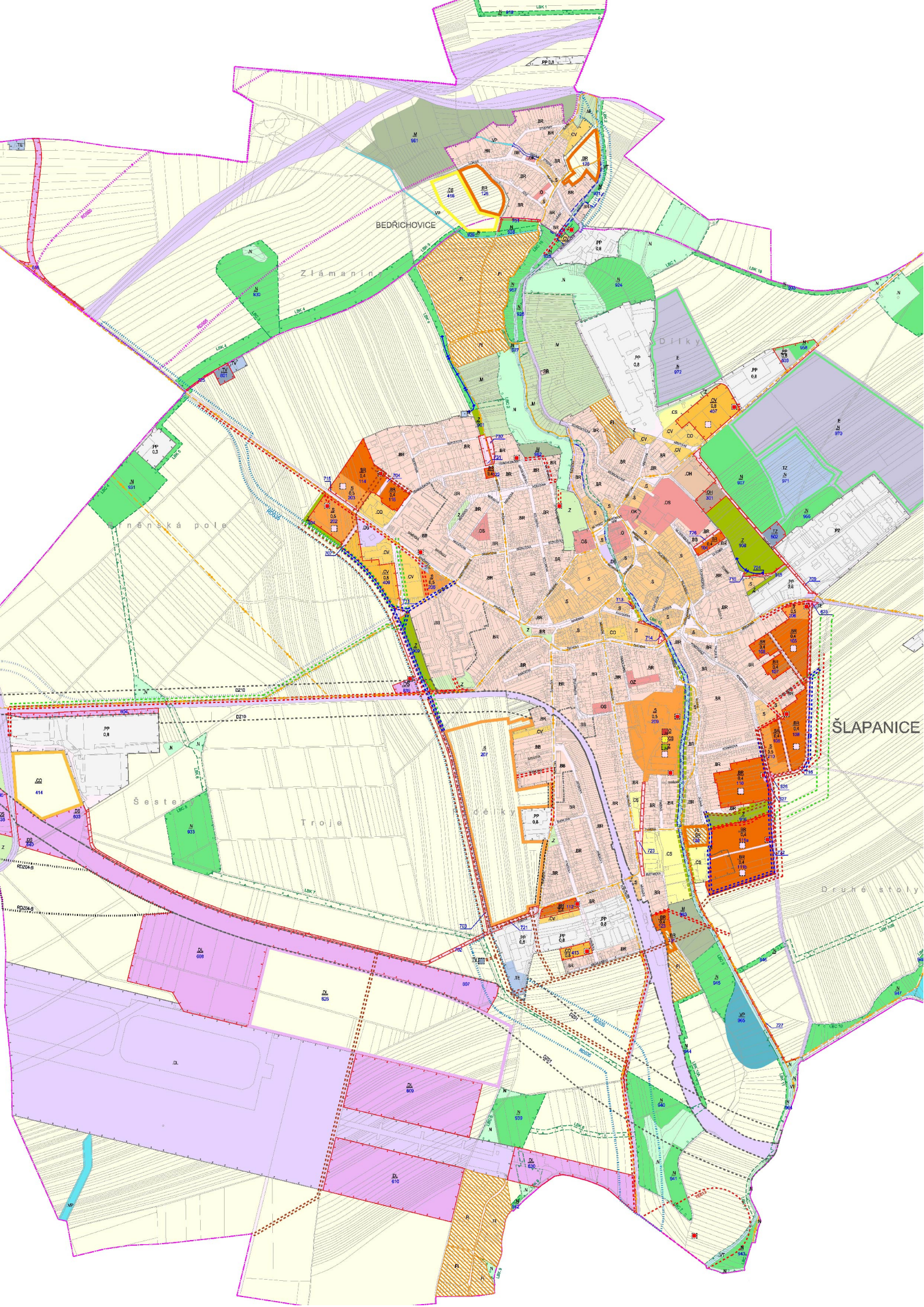
V centrální zóně města je upraveno využití areálu bývalého cukrovaru na plochu smíšenou obytnou a předpokládá se její transformace v jádrovou městskou lokalitu.

V Bedřichovicích je zastavitelná lokalita u Říčky přesunuta do územní rezervy s podmínkou řešení dopravní a technické infrastruktury a prostorového uspořádání.

V koncepci řešení krajiny je navržen zelený prstenec prvků ÚSES, který využívá zbytky stávajících přírodních prvků v krajině.

Témata k řešení:
- prověřit kapacity rozvoje města v návaznosti na platný územní plán, prověřit plochy územních rezerv včetně podmínek jejich využití,
- prověřit rozsah a řešení rozvojových lokalit na východním horizontu města,
- prověřit řešení podmínek prostorového uspořádání ve vazbě na charakter zástavby,
- prověřit možnosti územní ochrany říční nivy Říčky,
- prověřit rozvoj ÚSES soustavou interakčních prvků a posilovat potenciál prostupnosti krajiny.

výřez z výkresu N.2 Hlavní výkres, 2020 >


BEDŘICHOVICE
ŠLAPANICE
Zlámaniny
Dílky
Šenšenská pole
Šesterý
Troje
Druhé stoly

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblastí Brno

dále jen „ÚS NDS", JMK, knesl kynčl architekti s.r.o, 02/2019

Cílem pořízení územní studie je vytvořit sjednocený odborný podklad pro následnou aktualizaci ZÚR JMK, který prověří v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy ZÚR JMK a vyhodnotí jednotlivé varianty dopravního řešení z hlediska dopravněi-nženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí.

Ze závěrů studie vyplývá, že varianty dopravního řešení, týkající se území Šlapanic, nejsou závislé na variantě celkového dopravního řešení v prostoru brněnské aglomerace a nemají vliv na dopravní účinnost sítě jako celku.

Pro Šlapanice z územní studie vyplývá, že všechna navržená řešení nepočítají s dosud připravovaným obchvatem Slatiny, který je po prověření detailnější dokumentací značně náročný pro realizaci a je nahrazen přímým propojením I/50 se silnicí II/380 podél dálnice D1 s vysokou dopravní účinností, významné je odlehčení ul. Šlapanická z 10 tis. na 1–2 tis. voz/den. Severní úsek trasy mezi silnicí I/50 a ul. Šlapanická/Brněnská je veden na straně ke Slatině, jižní úsek trasy je zpracován variantně po slatinské a šlapanické straně. V závěrech je uvedeno, že výhodnější je realizovat jižní úsek na straně Šlapanic.

Mimo uvedené řešení doprovodné sítě podél D1 (v různých polohách) byl hodnocen i obchvat Šlapanic, ten však nevykazuje hodnoty, které by měly mít vliv na koncepci dopravy či aglomerační vazby.

Témata k řešení:
- upřesnit případné požadavky na koordinaci s koridory nadmístní dopravní infrastruktury,
- upřesnit požadavky na řešení obchvatu města.

Územní studie rozvojových zón letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice

dále jen „ÚS RZ Brno-Tuřany", JMK, Kovoprojekta Brno, a.s., 12/2006

Územní studie byla zpracována jako územně plánovací podklad pro případnou úpravu dotčených ÚP. Území na rozhraní Brna a Šlapanic pojímá jako prostorově a provozně spojité území, které nelze řešit samostatně na úrovni územního plánu jednotlivých obcí. Studie předpokládá navazující koordinaci prostorových a časových vazeb k posouzení reálnosti záměrů v území.

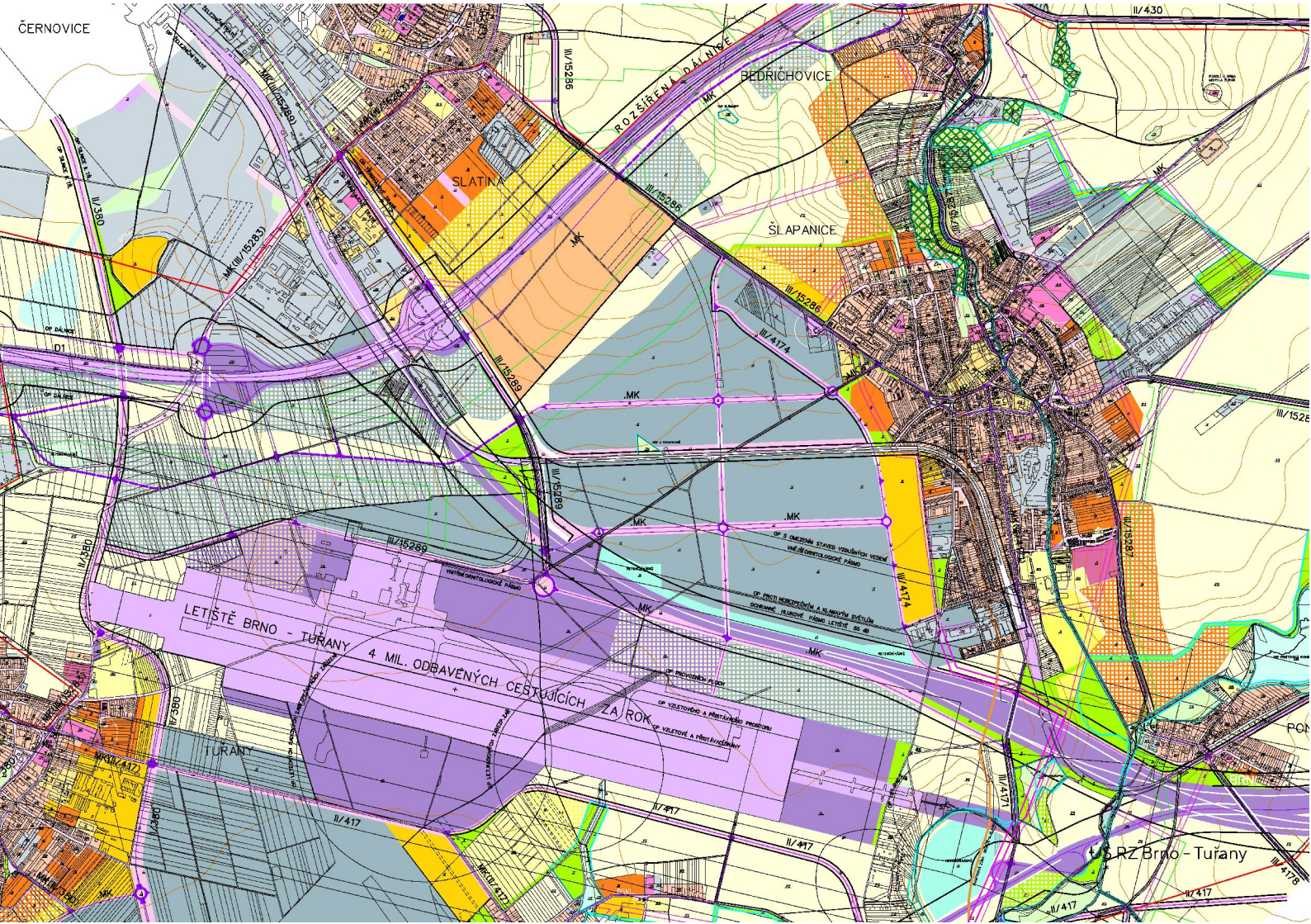
Studie předpokládá návrh a výhled řešení území včetně předpokládaných dopravních intenzit na komunikační síti. Z návrhu vyplývá zvýšení zatížení Brněnské a potřebnost západního obchvatu města pro přenesení severojižních dopravních toků včetně dopravy vyvolané využití řešeného území. Studie dále předpokládá významný nárůst zastavitelných ploch pro bydlení, což v současném kontextu pravděpodobně přesahuje rozvojové limity města. Navržené řešení představuje významnou zátěž pro krajinu, včetně záborů ZPF a narušení vazeb ÚSES.

Témata k řešení:
- ověřit možnosti rozvojového potenciálu města v kontextu s územními a strategickými limity při zachování infrastrukturních napojení.

výřez z Výkresu detailů řešení dálniční sítě, ÚS NDS >
výřez z výkresu 2.2. Hlavní výkres - výhled, ÚS RZ Brno - Tuřany >>

ÚS NDS, severní varianta

ÚS NDS, severní varianta



ÚS RZ Brno - Tuřany

2.1.4 Navazující plány

Koordinace rozvojových priorit a záměrů v území je nezbytná pro zajištění návazností jednotlivých řešení i na lokální úrovni, tedy úrovni územního plánu. Koordinaci vyžadují zejména požadavky na charakter zástavby a krajiny a dále opatření dopravní, technické a krajinné infrastruktury.

Koordinace je základem smysluplného plánovacího procesu, má pozitivní vliv na řešení nadmístních záměrů a jejich realizovatelnost a na vyváženost území a ochranu jeho charakteru jako celku.

Pro přehlednost jsou uvedeny základní koordinační otázky rozvoje sídel:

Územní plán města Brna

Prostor mezi dálnicí D1 a hranicí správního území města je vymezena jako zastavitelná plocha ostatní zvláštní, areál celoměstského významu ve vazbě na mezinárodní letiště.

Územní plán Podolí

Na hranici správního území města vedou interakční prvky, které nemají napojení na území města, ale jsou fyzicky přítomny v území.

Územní plán Jiříkovice

Hranici se správním územím města tvoří Roketnice, podél ní jsou vymezeny plochy krajinné zeleně a vedeny prvky lokálního ÚSES. Je možné hledat propojení prvků ÚSES v prostoru severně od Ponětovského rybníka.

Územní plán Ponětovice

Prostor říční nivy Roketnice je vymezen jako plocha louky, směrem k hranicím správního území města je hranice zastavěného území stabilizována. Prostor mezi Říčkou a železniční tratí je vymezen zastavitelnou plochou pro podnikatelské aktivity, toto využití může potenciálně narušit přírodně rekreační funkci Říčky a její nivy.

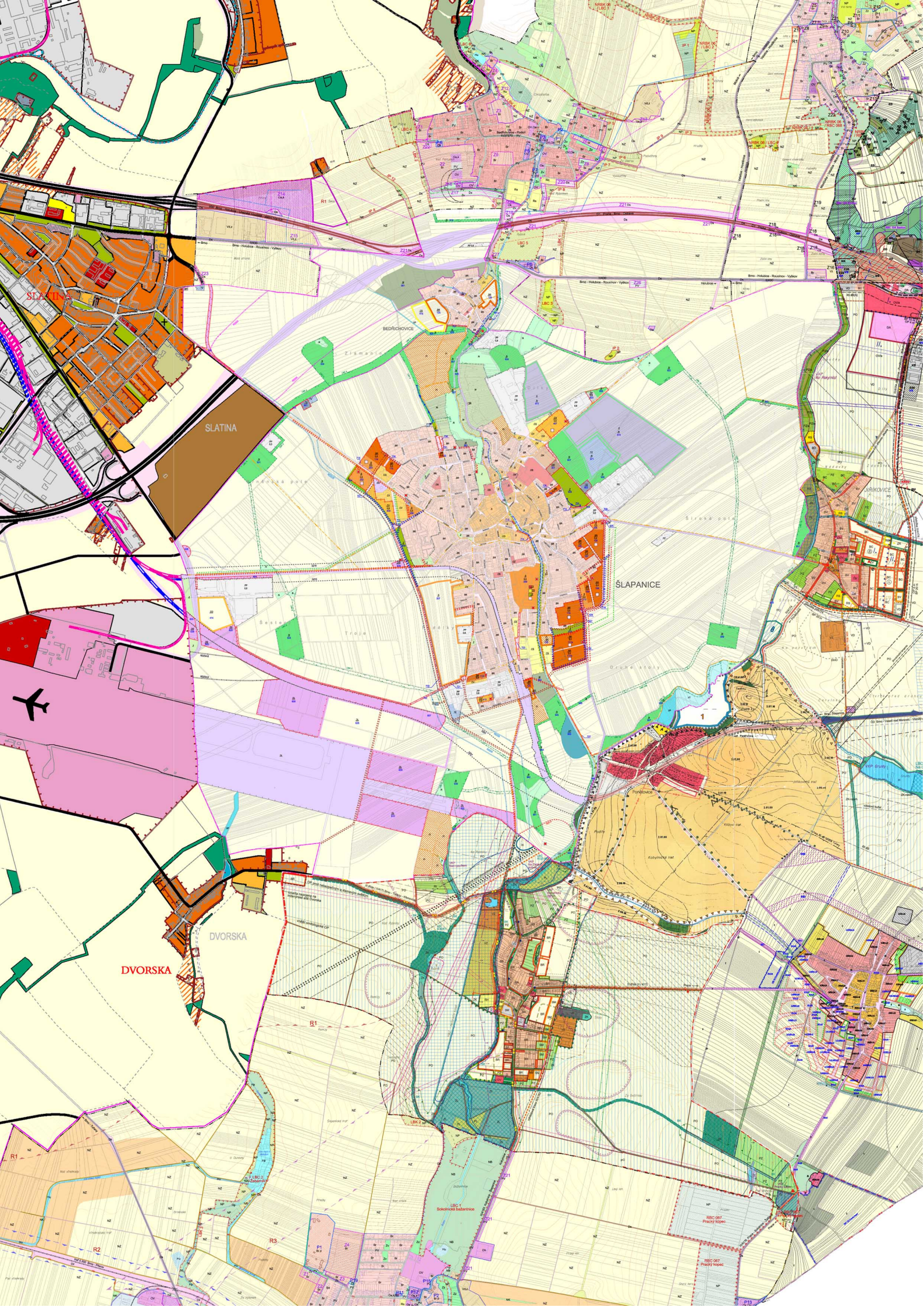
Územní plán Kobylnice

Říční niva Říčky je vymezena jako louky a pastviny, je tak stanoven předpoklad pro obnovu jejího přírodního charakteru a retenční funkce v krajině. V územním plánu je vymezena stopa jihovýchodní tangenty procházející přes prostor bývalých rybníků.

Územní plán Sokolnice

Je stabilizována koncepce přírodně rekreační říční nivy Říčky, řešení navazuje plynule na ÚP Kobylnice.

Témata k řešení:
- koordinovat navazování krajinných systémů, ÚSES i doplňujícího systému interakčních prvků,
- posilovat a rozvíjet přírodně rekreační charakter říční nivy Říčky v návaznosti na ÚP Kobylnice a Sokolnice,
- koordinovat požadavky na ÚP města Brna v prostoru podél dálnice D1.


SLATINA
SLATINA
BEDŘICHOVICE
ŠLAPANICE
DVORSKA
DVORSKA
PONĚŠICE
JIŘIKOVICE
R1
R2
R3
LBC 1 Sokolnická bažantnice
LBC 2 Nad Žabárnicí
LBC 3
LBC 4
LBC 5
RBC 067 Pracký kopec
RBC 068
Brno - Holubice - Rousínov - Vyškov
Brno - Holubice - Rousínov - Vyškov

2.1.5 Koncepční materiály

Koncepční a strategické materiály jsou vhodnou platformou ke komunikaci východisek a priorit v rozvoji. Jejich poloha je zejména politická a nemusí být tedy svázána požadavky právních předpisů na územně plánovací dokumentaci nebo podklady. Umožňuje tedy volnou koncepční rozvahu a iniciaci změn územně plánovací dokumentace.

Zvyšování povědomí o rozvojových otázkách města je vhodným nástrojem pro zajištění kontinuity a přiměřené konsensuality jeho rozvoje. Forma iniciačních a koncepčních dokumentů umožňuje i volné zapojení veřejnosti.

Strategický plán rozvoje města Šlapanice 2020 - 2025

Město Šlapanice, AQE advisors, a.s., 11/2019

Strategický plán stanovuje základní rámec rozvojové politiky města, poskytuje jednotlivým aktérům informace o jeho směřování a je iniciátorem konkrétních opatření v čase.

Z analytické části ve vztahu k řešení této studie vyplývá nízká spokojenost obyvatel (méně než 50%) zejména s řešením statické dopravy a dostatkem pracovních příležitostí. Přibližně 80% respondentů ve městě pouze bydlí a za prací dojíždí, v cca 80% do Brna. Příznivé je, že podíl dojíždějících do práce nebo školy autem je téměř vyrovnaný s podílem dojíždějících hromadnou dopravou (trolejbus, autobus a vlak).

Drtivá většina obyvatel se shoduje na udržení rozvojového potenciálu města do 10 000 obyvatel a tedy i současného charakteru a měřítka města. Většina obyvatel dále tráví volný čas ve Šlapanicích, což znamená mj. poptávku po zajištění podmínek pro kvalitní rekreaci. Uvedenou poptávku podporuje reakce obyvatel na otázku využití areálu bývalého cukrovaru, kde významný počet uvádí park a koupaliště. Dále z odpovědí občanů vyplývá podpora budování komerčních služeb, kvalitativní rozvoj veřejných prostranství a posilování prostupnosti pro pěší a cyklisty.

Z průzkumu podnikatelského sektoru vyplývá zejména potřeba rozvoje dopravní infrastruktury, Šlapanice vnímají jako dobré místo k podnikání.

V krátkodobém horizontu jsou s ohledem na účel této studie klíčové investice do školství, úprav veřejných prostranství a vytváření koncepcí pro řešení krajiny, rekreace a sportu, bytové politiky a areálu cukrovaru.

Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu jsou s ohledem na účel této studie klíčové investice řešení statické dopravy ve městě, transformace brownfieldu cukrovaru a posílení kapacit občanského vybavení. Základním strategickým cílem je plánovat rozvoj města do 10 000 obyvatel.

Témata k řešení:
- komplexně vyhodnotit možnosti využití centrálních transformačních lokalit města, prověřit možnosti uspokojení rekreační poptávky na rozhraní města a krajiny a v krajině,
- umožnit podmínkami využití území rozvoj podnikatelských aktivit a rozvoj komerčního vybavení,
- respektovat rozvojový limit města do 10 000 obyvatel,
- vytvářet podmínky pro preferenci využití hromadné dopravy při dojížďce za prací a vzděláním,
- průběžně koordinovat řešení studie s koncepčními materiály vytvářenými městem.

Šlapanický manuál tvorby veřejných prostranství

Spolek šlapanických architektů, 10/2016

Manuál stanovuje koncepčně sledovaný charakter Šlapanic na pomezí města a venkova. Vymezuje základní kostru a charakter veřejných prostranství a bodových a liniových míst. Nastavuje základní koncepční pravidla řešení veřejných prostranství a jejich charakter. Manuál předpokládá aktualizaci a doplňování dalších vrstev dokumentu, např. vycházkové trasy, městský mobiliář atd.

Šlapanický mobiliář řeší koncepci venkovské a městské podoby mobiliáře, návrh byl vydán 07/2016.

V materiálu Vycházkové trasy ve Šlapanicích bez průmyslové zóny jsou uvedeny hlavní rekreační trasy v krajině Šlapanic kolem 3-4 km, tedy 30 - 60 min, k Ponětovickému mokřadu, biocentrem Ponětovického rybníka a Roketnice, na Malou Pálavu, k vápencovému výchozu, do Jiříkovských louček a na Žuráň.

Témata k řešení:
- upřesnit směr koncepce veřejných prostranství včetně jejich hierarchizace,
- reflektovat koncepci vycházkových tras v síti cest v krajině.

Studie koncepce silniční dopravy

MÚ Šlapanice, UAD Studio, s.r.o., 2012

Studie předpokládá s ohledem na demografické údaje spíše stagnaci individuální automobilové dopravy s ohledem na strukturu obyvatelstva. Dále předpokládá, že využití zastavitelných ploch významně neovlivní intenzitu dopravy.

Prověřuje koncepci obchvatových tras města a navrhuje jejich úpravy. Propojení ulic Ponětovská a Jiříkovská a koridor obchvatu Bedřichovic jsou koncepčně převzaty v návrhu připravovaného ÚP. Centrum města řeší v jednosměrném provozu.

V rámci studie je provedeno sčítání dopravy, nejvyšší intenzitu má cílová doprava Šlapanice – Brno, tranzitní vztahy přes město jsou minimální.

V řešení statické dopravy doporučuje provedení pasportu uličních prostranství a způsobu využití obsluhovaných ploch a pro jednotlivé typy profilů navrhnout koncepci typologie řešení.

Témata k řešení:
- prověřit koncepci obchvatových tras, případně hledání alternativních variant a jejich etapizace,
- prověřit opatření statické dopravy včetně stanovení základní koncepce řešení parkování v uličních prostranstvích.

Dopravní studie města Šlapanice

MÚ Šlapanice, VUT Brno, FAST, 2018-2019

Dopravní studie je členěna do několika samostatných celků. Shrnuty jsou výstupy relevantní pro podrobnost této studie.

Dotazovací průzkum cyklistických preferencí vyhodnocuje nejčastěji preferované cyklistické tahy centrální částí města, jako neproblematičtější jsou hodnoceny ulice Brněnská a Nádražní.

Analýza dopravy v klidu ve městě Šlapanice přináší koncepci řešení statické dopravy pro vybraná uliční prostranství včetně úpravy organizace dopravy, navrhuje vhodné polohy K+R u nádraží, na Masarykově náměstí a v ul. Riegrova.

Dopravní průzkum ve městě Šlapanice přináší měření dopravních intenzit na 6 vybraných profilech k březnu 2019. Měření prakticky potvrzuje zjištění Studie koncepce silniční dopravy z r. 2012. Největší intenzita osobní dopravy je v ul. Brněnská (cca 7 770 voz/den), tranzitní vazby jsou řádově nižší (cca kolem 1700 – 2 400 voz/den) než cílová doprava Brno – Šlapanice, která tak tvoří hlavní část dopravní zátěže. Nejsilnější tranzitní vazby osobní dopravy jsou ve směru Brno – Kobylnice, tedy ve směru, který je výhledově řešen západní dopravní trasou. Nejsilnější tranzitní vazby nákladní dopravy jsou ve směru Kobylnice - Bedřichovice/Jiříkovice a Bedřichovice Brno.

Generel bezbariérových tras ve městě Šlapanice řeší požadavky na komfort pěší dopravy a prostupnosti území města. Výstupy jsou podkladem pro stanovení koncepce řešení veřejných prostranství.

Podklad pro návrh předpisu pro výpočet odstavných a parkovacích stání navrhuje členění města do zón s rozdílným součinitelem vlivu stupně automobilizace, v centrální zóně města a stabilizovaných plochách 1,25 (500 vozidel / 1000 obyvatel), v rozvojových plochách 1,5 (600 vozidel / 1000 obyvatel).

Témata k řešení:
- prověřit obchvatové trasy města s ohledem na intenzity dopravy,
- prověřit možnosti řešení požadavků na statickou dopravu s ohledem na jednotlivé charakterové lokality,
- respektovat potenciál pěších tras a cyklotras v řešení koncepce veřejných prostranství.

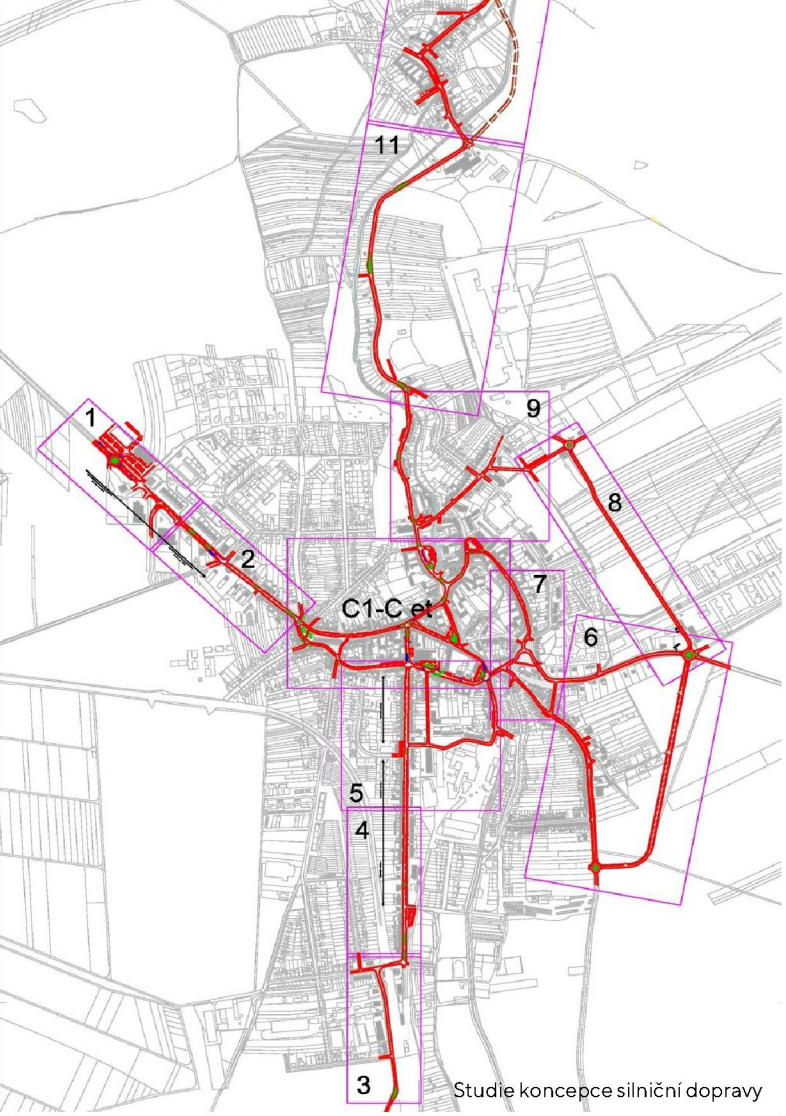
Studie Odtokové poměry města Šlapanice

MÚ Šlapanice, Atelier Fontes, s.r.o., 02/2019

Studie vymezuje základní opatření protipovodňové ochrany, retenční opatření v krajině a protierozní průlehy. Uvádí, že PPO Bedřichovic a Šlapanic není možné zajistit bez realizace liniových PPO, je nutné je koordinovat s požadavky na řešení veřejných prostranství. V krajině je doporučeno řešení zapracovat pomocí KPÚ. V zástavbě doporučuje zakotvit max. odtok dešťové vody 3l/s/ha.

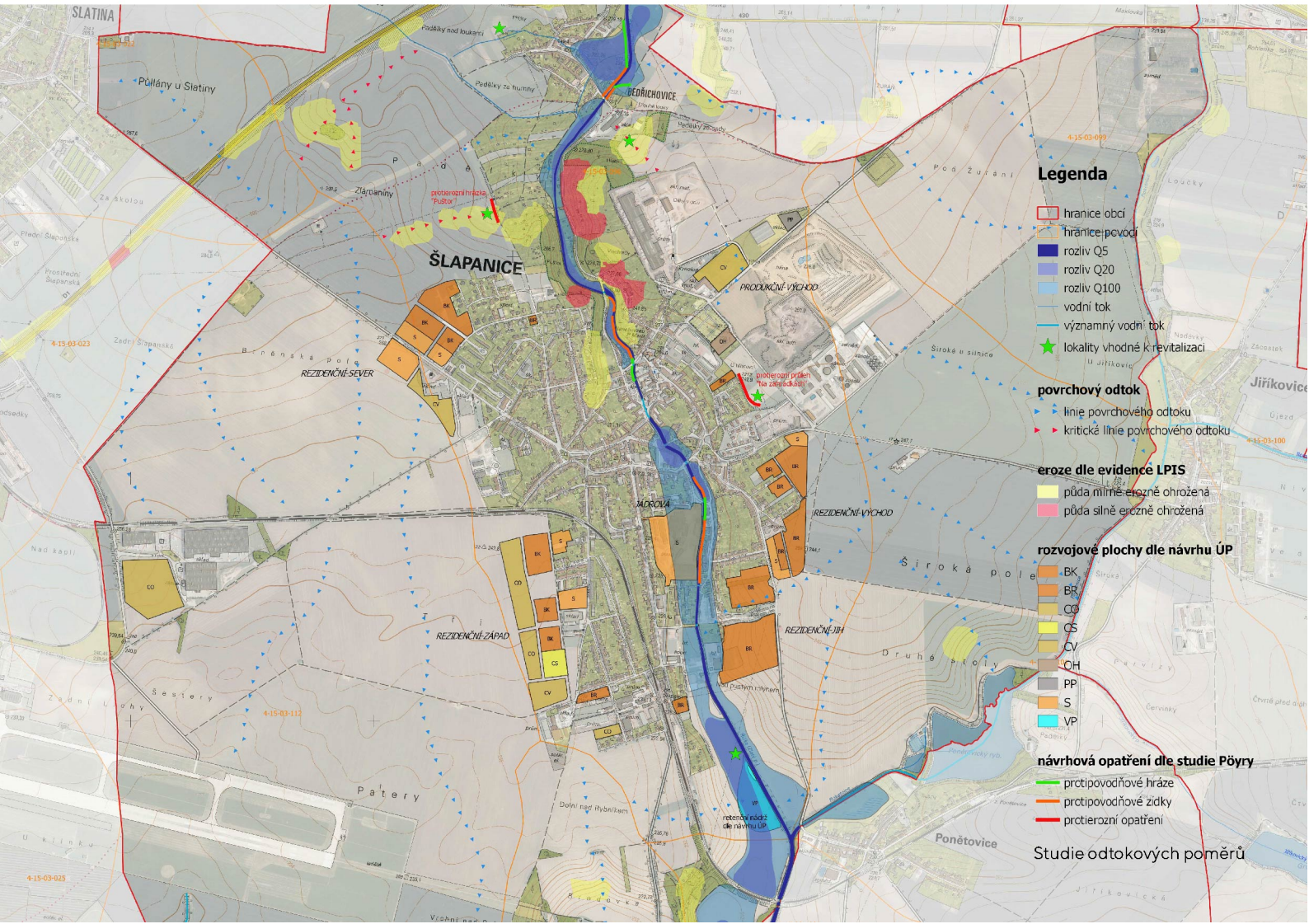
Témata k řešení:
- prověřit a zapracovat podmínky pro řešení protipovodňových opatření a retenčních opatření v krajině, při řešení aplikovat principy HDV včetně zajištění požadavků na maximální odtok dešťové vody z území.

výřez z celkové situace Studie koncepce silniční dopravy >
mapa plánových cyklostezek, Dotazovací průzkum cyklistických preferencí >>
výřez z Mapové přílohy Studie Odtokové poměry města Šlapanice >>>



Studie koncepce silniční dopravy

Dotazovací průzkum cyklistických preferencí



Studie odtokových poměrů

2.1.6 Kompozice

Šlapanice jsou tvarovány údolím Říčky. Historické jádro a dnešní centrum města je charakteristické soustavou prostranství navázaných kontinuálně na nábřeží Říčky. Morfologické terasy údolí vymezují etapy vývoje města a tedy i charakter jeho částí.

Linearita struktury města podél Říčky a vrstvení charakteru dle polohy v údolí jsou základními principy uchopení obrazu města.

Kompozice města se rozvíjí od celku historického jádra, přes předměstí (Brněnské a Jiříkovické), po modernistické a soudobé horizonty údolí Říčky. Jednotlivé celky, „vrstvy", města mají svá přirozená těžiště ve struktuře veřejných prostranství a koncentraci služeb a života.

Přirozeným centrem města a hlavním veřejným prostranstvím je soustava prostranství Masarykovo náměstí – Riegrova. Spojují podstatnou část veřejného vybavení a jsou potenciálním vstupním bodem do města z veřejné hromadné dopravy. Spolu s parkovými plochami podél Říčky, předmostími v ul. Kalvodova a Čechova a ul. Lidická tvoří základní „říční" osu města spojující historické a budoucí (areál Cukrovaru) centrum města.

Předměstí jsou organizována hlavní příčnou, východozápadní, dopravní a komerční osou města, ulicemi Jiříkovská – Čechova - Brněnská. Těžištěm Jiříkovického předměstí je Svatojánské náměstí na úpatí údolí s přímou vazbu na říční osu města. Těžištěm Brněnského předměstí je soustava prostranství na křížení ul. Brněnská a Čechova na dozvuku terénní hrany Andělky a Čertovky. Obě těžiště byla v minulosti vstupy do prostoru města a mají potenciál lokálních center s komerčním vybavením.

Brněnské předměstí přechází plynule do Brněnského příměstí v úrovni starého sídliště. Brněnské příměstí tvoří převážně modernistická solitérní zástavba na západním okraji města a současná rodinná zástavba na jeho severním okraji, podél ulice Brněnská jsou rozvíjeny komerční a podnikatelské aktivity. Západní horizont města zanechává výraznou stopu na panoramatu města z východního horizontu. Výšková úroveň zástavby západního horizontu má negativní dopad na vnímání měřítka městské krajiny.

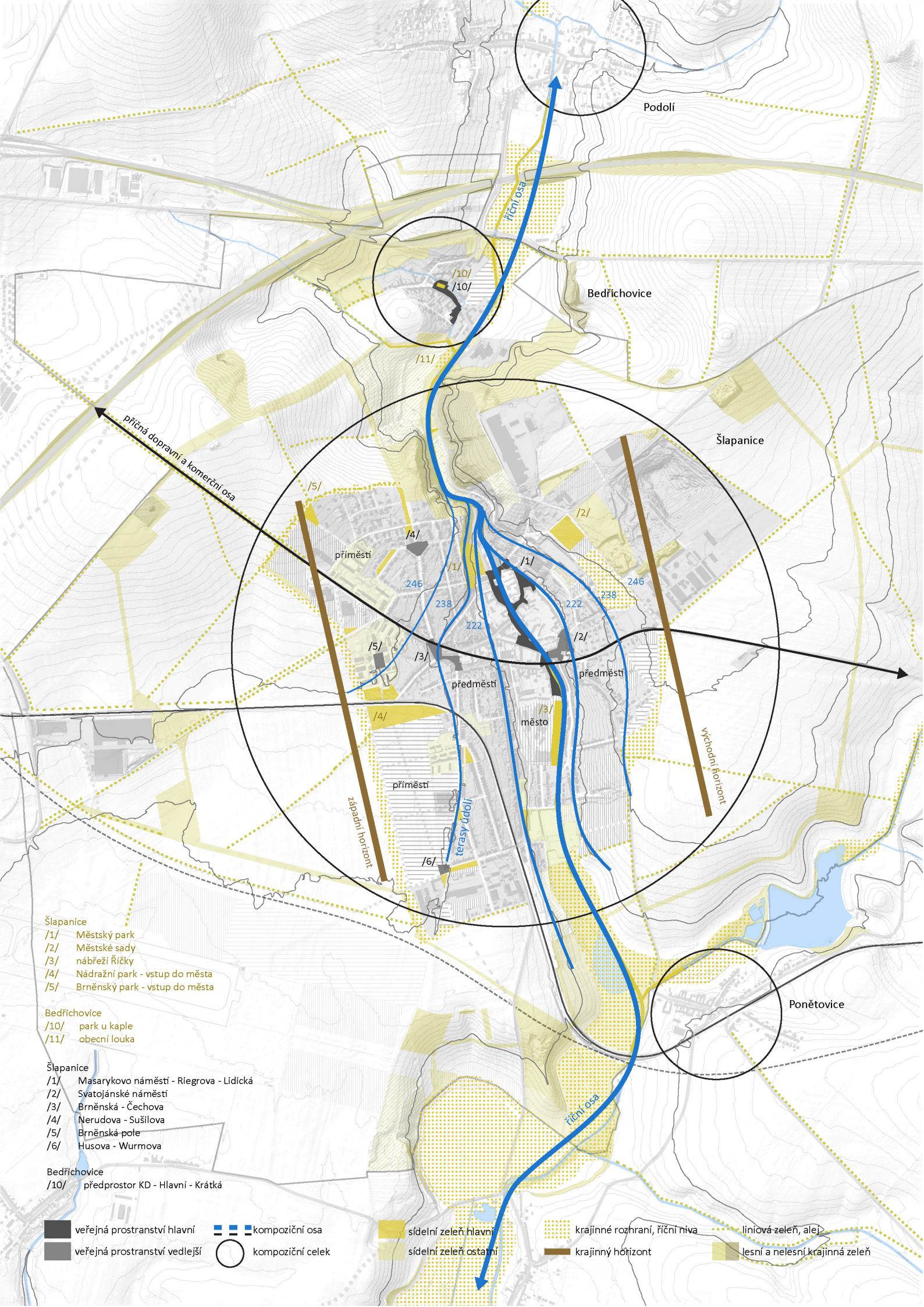
Systém významných urbánních os města doplňují podélné vrstevnicové osy ul. Švehlova, Nádražní a Dlouhá. Ul. Nádražní a Dlouhá tvoří rozhraní jádra města a předměstí, ul. Nádražní jako spojnice nádraží a centra na sebe orientuje část veřejného vybavení města. Ul. Švehlova je rozhraním a zároveň osou stávající a potenciální zástavby nádražní terasy Brněnského příměstí. Novou urbánní osou se stává ul. Jungmannova – Komenského, nová nádražní třída. Předpokládá se její úprava umožňující zajištění kapacitní pěšího napojení centra města a železniční zastávky.

Východní horizont města okupuje areál cihelny, který však není z prostoru města významně viditelný díky odclonění porosty svahů údolí. Východní horizont je věnován produkční a těžební činnosti, od obytné struktury města je oddělen parkovým a sadovým pásem se hřbitovem na hraně údolí Říčky.

Bedřichovice jsou samostatnou dostřednou strukturou, dlouhodobě stabilizovanou. Přirozeným centrem je předprostor kulturního domu a prostranství v okolí kaple Panny Marie Lurdské, spojené ul. Hlavní. Prostranství u KD navazuje na potenciální obecní louku na jižním okraji sídla.

Témata k řešení:
- posilovat kompoziční skladbu města, vycházet z daností území a jeho přirozeného vývoje při řešení podmínek rozvoje,
- vymezit hlavní a vedlejší veřejná prostranství a stanovit podmínky pro řešení jejich vhodného prostorového uspořádání a využití.

schéma struktury, kompozice, m 1:20 000 >



Šlapanice
/1/ Městský park
/2/ Městské sady
/3/ nábřeží Říčky
/4/ Nádražní park - vstup do města
/5/ Brněnský park - vstup do města

Bedřichovice
/10/ park u kaple
/11/ obecní louka

Šlapanice
/1/ Masarykovo náměstí - Riegrova - Lidická
/2/ Svatojánské náměstí
/3/ Brněnská - Čechova
/4/ Nerudova - Sušilova
/5/ Brněnská pole
/6/ Husova - Wurmova

Bedřichovice
/10/ předprostor KD - Hlavní - Krátká

veřejná prostranství hlavní
veřejná prostranství vedlejší
kompoziční osa
kompoziční celek
sídelní zeleň hlavní
sídelní zeleň ostatní
krajinné rozhraní, říční niva
krajinný horizont
liniová zeleň, alej
lesní a nelesní krajinná zeleň

2.1.7 Charakter

Charakter jednotlivých částí města vychází z jeho kompoziční skladby a historických etap utváření města. Území města je členěno na lokality dle převažujícího charakteru prostření, v zastavěném území a zastavitelných plochách na lokality převážně sídelní, v krajině na lokality převážně krajinné. Vymezení lokalit sleduje morfologii teras údolí Říčky.

Pro lokality jsou stanoveny základní podmínky prostorového uspořádání, navazující na stávající charakter zástavby nebo na předpokládaný charakter zastavitelných ploch. Základní podmínky prostorového uspořádání platí pro hlavní stavbu. Podmínka výškové hladiny připouští výškovou dominantu + 1 podlaží v návaznosti na hlavní nebo vedlejší veřejné prostranství, podél urbánních os +1 ustoupené podlaží. Podmínky zastavěnosti neplatí pro veřejné vybavení. Jednotlivé charakteristiky jsou uvedeny jako převažující, případné výjimky budou posuzovány v celkovém kontextu sídla.

Bedřichovice
- lokalita převážně sídelní venkovského charakteru
- struktura rostlá, bloková (zástavba dvorcová, řadová)
- výšková hladina 2 NP, šikmé střechy (sedlové, polovalbové)
- zastavěnost nestanovena (u samostatných rodinných domů max. 15%)

Šlapanice město
- lokalita převážně sídelní městského charakteru
- struktura rostlá, bloková (zástavba dvorcová, řadová, solitérní, areálová)
- výšková hladina 2-3 NP, šikmé střechy (sedlové, valbové, polovalbové)
- zastavěnost nestanovena

Jiříkovické předměstí
- lokalita převážně sídelní venkovského charakteru
- struktura rostlá, bloková (zástavba řadová, individuální)
- výšková hladina 1-2 NP, šikmé střechy (sedlové, valbové, polovalbové)
- zastavěnost max. 15%

Brněnské předměstí
- lokalita převážně sídelní venkovského charakteru
- struktura rostlá, bloková (zástavba řadová, individuální)
- výšková hladina 2 NP, šikmé střechy (sedlové, valbové, polovalbové)
- zastavěnost max. 20%

Brněnské příměstí

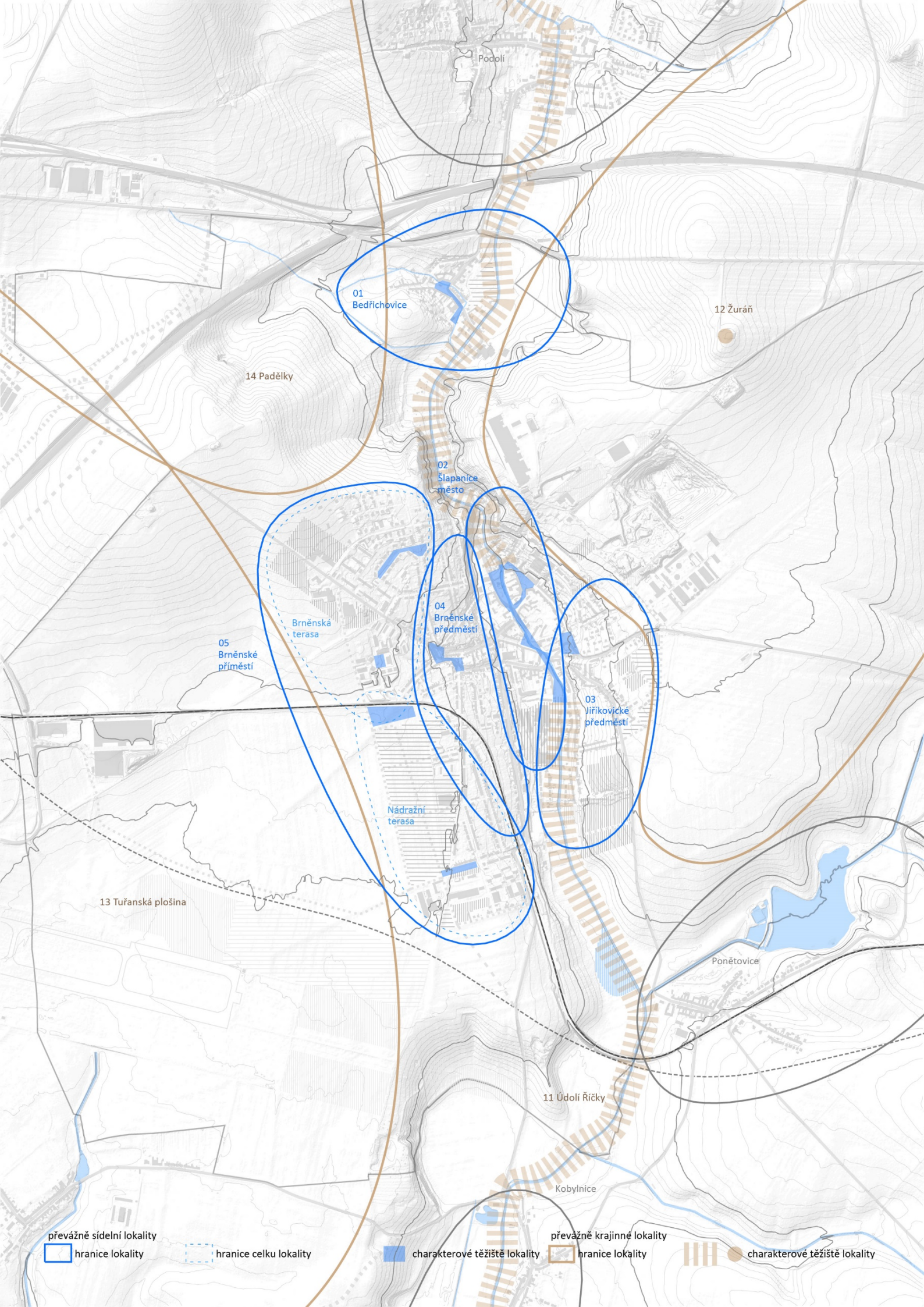
celek Nádražní terasa
- lokalita převážně sídelní venkovského / příměstského charakteru
- struktura bloková, modernistická (zástavba řadová, individuální, solitérní)
- výšková hladina 2-3 NP, šikmé střechy (sedlové, valbové, polovalbové)
- zastavěnost max. 20%

celek Brněnská terasa
- lokalita převážně sídelní příměstského charakteru
- struktura bloková, modernistická (zástavba řadová, individuální, solitérní)
- výšková hladina 3-4 NP
- zastavěnost max. 25%

Převážně krajinné lokality jsou vymezeny jako charakteristické segmenty šlapanické krajiny, jsou vymezeny lokality Žuráň, Padělky, Tuřanská plošina a Údolí Říčky. V převážně krajinných lokalitách se předpokládá ochrana a rozvoj stávajícího charakteru prostředí. Jednotlivé požadavky na řešení krajiny a specifické požadavky na řešení sídla jsou uvedeny v tematických kapitolách studie.

Témata k řešení:
- rozvíjet jednotlivé lokality ve stanovém charakteru, atypické požadavky řešit v kontextu celkové koncepce řešení,
- převážně krajinné lokality rozvíjet v souladu s celkovou koncepcí krajiny a rekreační infrastruktury.

schéma struktury, charakter, m 1:20 000 >


Podolí
01
Bedřichovice
12 Žuráň
14 Padělky
02
Šlapanice
město
Brněnská
terasa
04
Brněnské
předměstí
05
Brněnské
příměstí
03
Jiříkovické
předměstí
Nádražní
terasa
13 Tuřanská plošina
Ponětovice
11 Údolí Říčky
Kobylnice
převážně sídelní lokality
hranice lokality
hranice celku lokality
charakterové těžiště lokality
převážně krajinné lokality
hranice lokality
charakterové těžiště lokality

2.2 Infrastruktura

2.2.1 Krajinná infrastruktura

2.2.1.1 Struktura krajiny

Krajinný rámec města vytváří kontrast údolí Říčky a náhorních teras polní krajiny. Tento souboj charakterů vytváří napětí a atraktivitu prostředí Šlapanic a představuje největší krajinnou hodnotu města.

Morfologie a ochrana krajiny

Mezi Bedřichovicemi a Šlapanicemi je patrný jeden z posledních dozvuků krajiny Moravského krasu, morfologické hrany s přírodními památkami slepencovými pahorky Horka, Návrší, Velký Hájek a soutěska Andělka a Čertovka. Přirozenou dominantou krajiny je návrší Žuráň, které spolu s pahorky nad Bedřichovicemi tvoří pomyslné rozhraní krajiny krasu (Brněnská pahorkatina) a úvalu (Pracká pahorkatina).

Původní struktura krajiny je pohlcena intenzivní zemědělskou výrobou. Je nezbytné hledat možnosti členění krajiny a posílení její biodiverzity. Návrh ÚP vymezuje prvky ÚSES ve formě zeleného prstence kolem města za využití zbytků plošných a liniových porostů v krajině. Systém je doplněn o interakční prvky remízů a alejí podél cestní sítě v krajině, případně odtokových linií. Liniové prvky krajinné infrastruktury jsou přednostně umisťovány na pozemcích ve vlastnictví města. Řešení prvků krajinné tkáně, včetně cestní sítě může být podkladem pro komplexní pozemkové úpravy v koordinaci s ÚP města.

Komplementem k vnějšímu prstenci tvořenému prvky ÚSES je prostor krajinného rozhraní na hranách údolí města (západní a východní horizont). Krajinné rozhraní je prostorem pro přírodně rekreační řešení okraje zastavěného území a zastavitelných ploch po obvodu sídla. Podél toku Říčky navazuje přes interakční prvky a ÚSES na přírodně rekreační nivu Říčky. Biotop rozhraní je také prostorem pro rozvoj hospodářské ochrany půdy sady a zahradami, jako součást kulturní divočiny města.

Limity krajiny

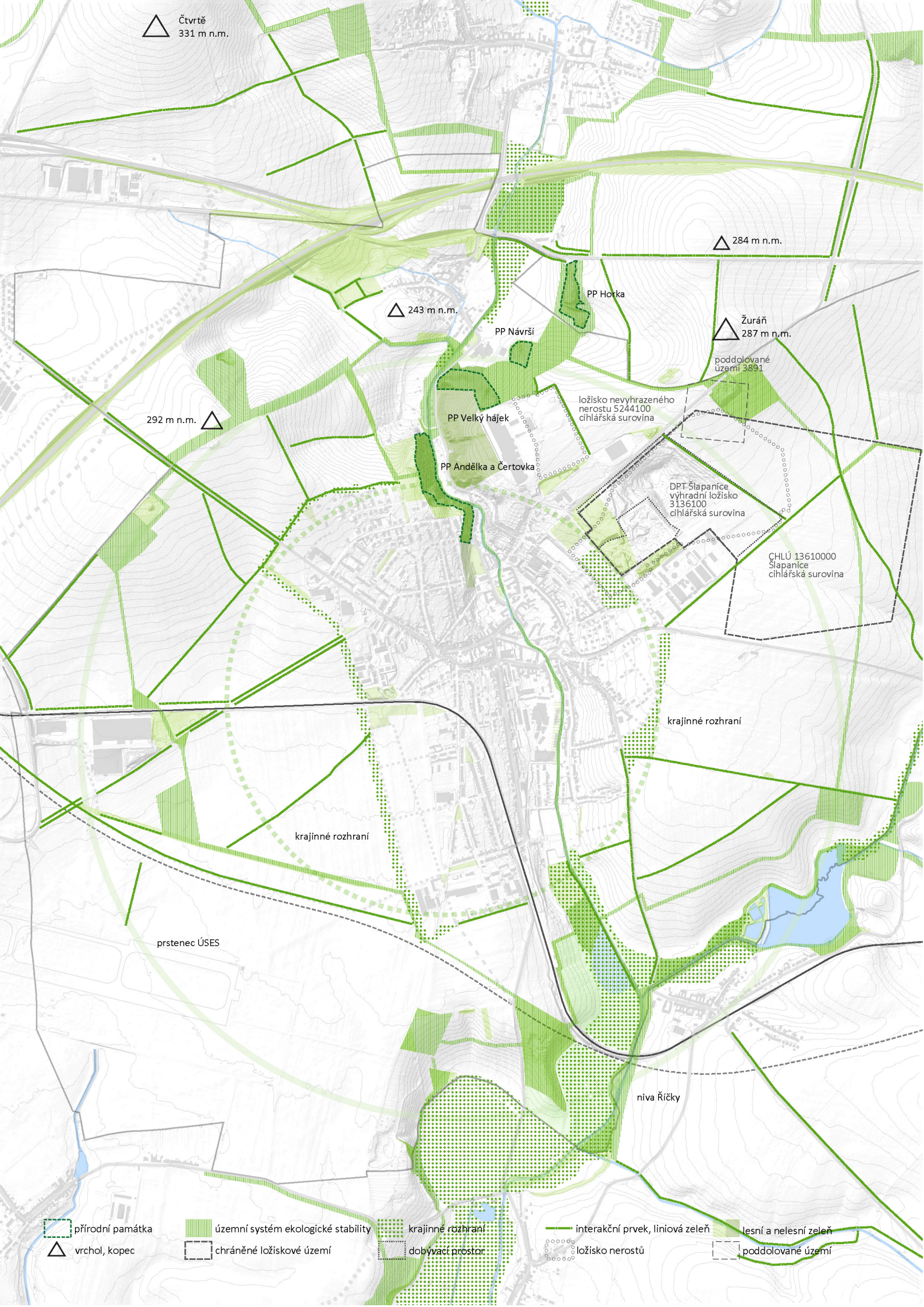
Na severovýchodní terase nad Šlapanicemi se nachází ložiska cihlářské suroviny, vymezená jako chráněné ložiskové území 13610000 Šlapanice. V území probíhá těžba v dobývacím prostoru 136100 společnosti Wienerberger (závod Šlapanice). Uvedené limity jsou respektovány a plocha dobývacího prostoru je vymezena plochou těžby.

Hospodaření v krajině

Polní zvlněná krajina náhorních teras Tuřanské plošiny je členěna do nadměrných půdních bloků, přibližně mezi 50 a 100 ha, průměrně kolem 60-70 ha. S ohledem na ochranu krajiny proti účinkům vodní a větrné eroze, a tedy znehodnocení ornice, je doporučeno hledat cesty k jejich členění a redukci velikosti kolem 10 ha při zachování požadavků na jejich obsluhu. Zemědělská půda ve správním území města je I. nebo II. třídy, mimo okolí vápencového výchozu nad Bedřichovicemi (III. třída ochrany). Rozvojové plochy na západním horizontu potenciálně zabírají půdu I. třídy ochrany, na východním horizontu I. a II. třídy ochrany. Rozložení kvality půd přibližně sleduje svažitost terénu.

Témata k řešení:
- koordinovat řešení struktury krajiny s KPÚ, ÚP a Plánem krajiny, řešení Plánu krajiny reflektovat v celkové koncepci krajiny,
- v říční nivě Říčky upřednostnit mokré louky a trvalý travní porost před intenzivní zemědělskou výrobou,
- propojovat přírodní památky do spojitých krajinných celků a posilovat biodiverzitu území,
- prověřit možnosti členění půdních bloků s podnikatelskými subjekty v území s ohledem na nízkou vzdálenost zemědělského podniku od obhospodařované půdy, minimalizovat zábory ZPF I. a II. třídy ochrany.

schéma krajinné infrastruktury, struktura krajiny, m 1:20 000 >


Čtvrtě
331 m n.m.
284 m n.m.
PP Horka
243 m n.m.
PP Návrší
Žuráň
287 m n.m.
poddolované
území 3891
ložisko nevyhrazeného
nerostu 5244100
cihlářská surovina
292 m n.m.
PP Velký hájek
PP Andělka a Čertovka
DPT Šlapanice
výhradní ložisko
3136100
cihlářská surovina
CHLÚ 13610000
Šlapanice
cihlářská surovina
krajinné rozhraní
krajinné rozhraní
prstenec ÚSES
niva Říčky
přírodní památka
vrchol, kopec
územní systém ekologické stability
chráněné ložiskové území
krajinné rozhraní
dobývací prostor
interakční prvek, liniová zeleň
ložisko nerostů
lesní a nelesní zeleň
poddolované území

2.2.1.2 Voda v krajině

Vodní režim

Přirozenou krajinnou osnovou Šlapanic je Říčka, nebo také Zlatý potok, patřící do povodí Moravy. V Bedřichovicích se do Říčky vlévá pravobřežní bezejmenný přítok, navržený k částečnému zatrubnění na průchodu zástavbou. Říčka pramení v Moravském krasu a na svém horním toku vytváří krasové jevy, jeskyně Pekárna a Švédův stůl jsou světově významnými archeologickými nalezišti. Na středním toku vytváří rekreační prostředí meandrů s vodními nádržemi a mlýny. Na dolním toku vstupuje do zvlněné bezlesné krajiny úvalu, poslední ozvěnou dynamiky horního toku je soutěska mezi Bedřichovicemi a Šlapanicemi. Jižně od Šlapanic se do Říčky směrem od Ponětovic vlévá levobřežní přítok Roketnice.

Údolí Říčky je regionální přírodně rekreační fenomén a oblíbený turistický cíl. V širším kontextu tvoří protipól Brněnské přehradě severozápadně od Brna. Ochrana jeho přírodně rekreačního charakteru a posilování prostupnosti je prioritou rozvoje města.

Říčka má vyhlášeno záplavové území Q100 včetně aktivní zóny záplavového území. Záplavové území Q20 přibližně vymezuje hlavní prostor říční nivy. Prostor nivy je významný jak z hlediska přirozeného rozlivu a zadržování vody v krajině, tak i pro rozvoj pobytových a rekreačních aktivit v krajině. Předpokládá se v tomto prostoru opuštění intenzivní zemědělské činnosti včetně změny kultury zemědělské půdy (např. zatravnění).

Zastavěné území města včetně rozvojových ploch leží v povodí IV. řádu Říčky. Říčka je tak páteřním recipientem srážkových vod v tomto území. Pro vyrovnaný průtok Říčky, optimální pro minimalizaci destrukce břehů přívalovými srážkami, je vhodné zajistit plynulý a pozvolný odtok dešťové vody z území a co nejvíce prodloužit zadržení vody v krajině. Po vrstevnici nebo podél linií povrchového odtoku je vhodné hledat polohy vodohospodářských opatření pro zadržení vody v krajině. Kritické linie povrchového odtoku se nachází na Zlámaninách nad Bedřichovicemi a mezi PP Horka a Návrší.

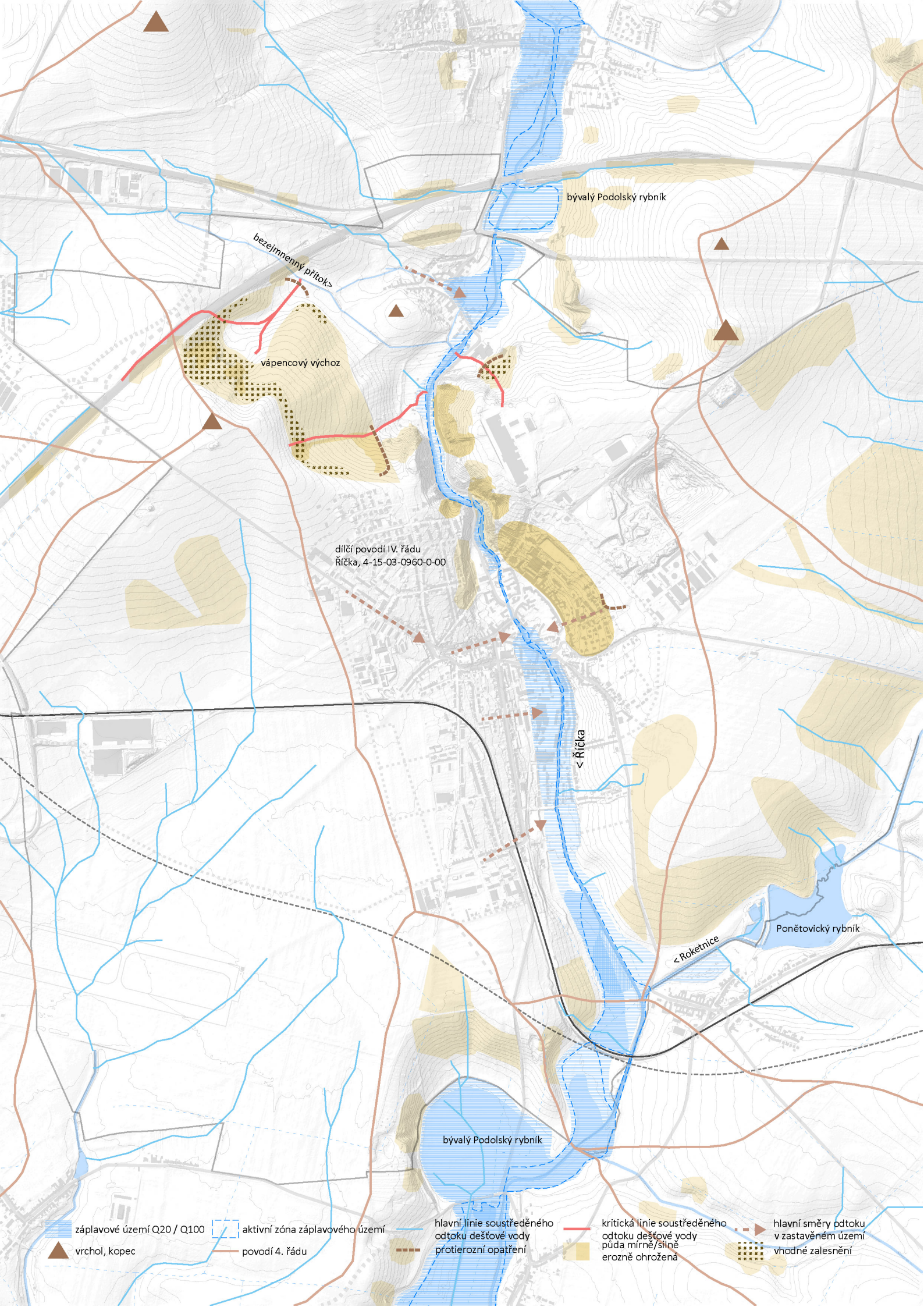
Ohrožení krajiny

Potřebu retence dešťových vod v krajině vyvolává také vodní eroze zemědělské půdy. Mírně erozně ohrožené půdy se nachází zejména na svazích kolem Bedřichovic a jižně od Šlapanic nad nivou Říčky a Roketnice, silně erozně ohrožené půdy v okolí vápencového výchozu nad Bedřichovicemi a na svazích údolí Říčky mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi. Silně erozně ohrožené půdy jsou dle LPIS vhodné k zalesnění. V místech silného erozního ohrožení jsou navržena protierozní opatření (Zlámaniny, Puštor, Na zahrádkách, nad Hájkem).

Převážná část půdy na území Šlapanic patří mezi půdy mírně ohrožené větrnou erozí, ve východní části území pak pouze mezi půdy náchylné. Pro zmírnění účinků větrné eroze je v krajině posilována složka liniové zeleně. Uspořádána do spojité struktury vytváří přirozenou síť větrolamů v území. Optimálně by větrolamy měly být řešeny jako polopropustné, které vykazují maximální účinnost a minimální zábor orné půdy, a jsou umisťovány ve vzájemné vzdálenosti kolem 350 – 850 m.

Témata k řešení:
- chránit Říčku a navazující vodoteče jako krajinnou osnovu území,
- posilovat retenční schopnost krajiny přírodě blízkými retenčními opatřeními (remízky, průlehy, atp.),
- řešit interakční prvky s ohledem na jejich působení proti vodní a větrné erozi,
- prověřit možnosti zalesnění silně erozně ohrožených půd.

schéma krajinné infrastruktury, struktura krajiny, m 1:20 000 >


bývalý Podolský rybník
bezejmenný přítok
vápencový výchoz
dílčí povodí IV. řádu
Říčka, 4-15-03-0960-0-00
< Říčka
Ponětovický rybník
< Roketnice
bývalý Podolský rybník
záplavové území Q20 / Q100
aktivní zóna záplavového území
hlavní linie soustředěného odtoku dešťové vody
kritická linie soustředěného odtoku dešťové vody
hlavní směry odtoku v zastavěném území
vrchol, kopec
povodí 4. řádu
protierozní opatření
půda mírně/silně erozně ohrožená
vhodné zalesnění

2.2.2 Dopravní infrastruktura

2.2.2.1 Silniční doprava

Základní dopravní skelet města tvoří silnice III/15286 (směr Brno, Slatina – Jiříkovice), silnice III/4171 (směr Bedřichovice – Kobylnice), silnice III/4173 (směr ul. Brněnská v úseku mezi ul. Čechova a Nádražní), silnice III/15287 (směr Šlapanice – Ponětovice). Nadřazenou dopravní síť tvoří dálnice D1 se silnicí I/50, tzv. Olomouckou radiálou, přivaděčem na dálnici D1 z Brna. Území města se dále nachází mezi dvěma radiálními silnicemi 2. třídy vycházejícími z Brna, silnicí II/430 (Brno – Vyškov), původní císařskou cestou sloužící jako paralelní komunikace k dálnici D1 a silnicí II/417 (Brno – Křenovice).

Na dálnici D1 se město napojuje sjezdy na silnici II/430 na exitu 203 Brno – východ a 207 Rohlenka. Na silnici II/430 se napojují silnice III/4171 u Bedřichovic a III/15286 ve Slatině. Na silnici II/417 se napojují silnice III/4171 v Kobylnici a silnice III/15287 přes Ponětovice.

Z dostupných podkladů ke sčítání dopravy (dopravní průzkum 2019 a celostátní sčítání dopravy 2016) vyplývá, že hlavní dopravní zatížení přenáší silnice III/15286, ul. Brněnská, cílový pohyb Brno – Šlapanice v krátkém časovém intervalu. Tranzitní doprava na silnici III/15286 je cca 20% (Brno – Jiříkovice) a na silnici III/4171 cca 30% (Bedřichovice - Kobylnice). Největší intenzita tranzitní dopravy pak je v souhrnu ve směru Brno – Kobylnice, resp. silnice III/15286 – III/4171. Největší podíl nákladní dopravy byl evidován na vjezdu od Kobylnice, v absolutních číslech je nejvyšší tranzit nákladních vozidel ve vztahu Brno – Kobylnice.

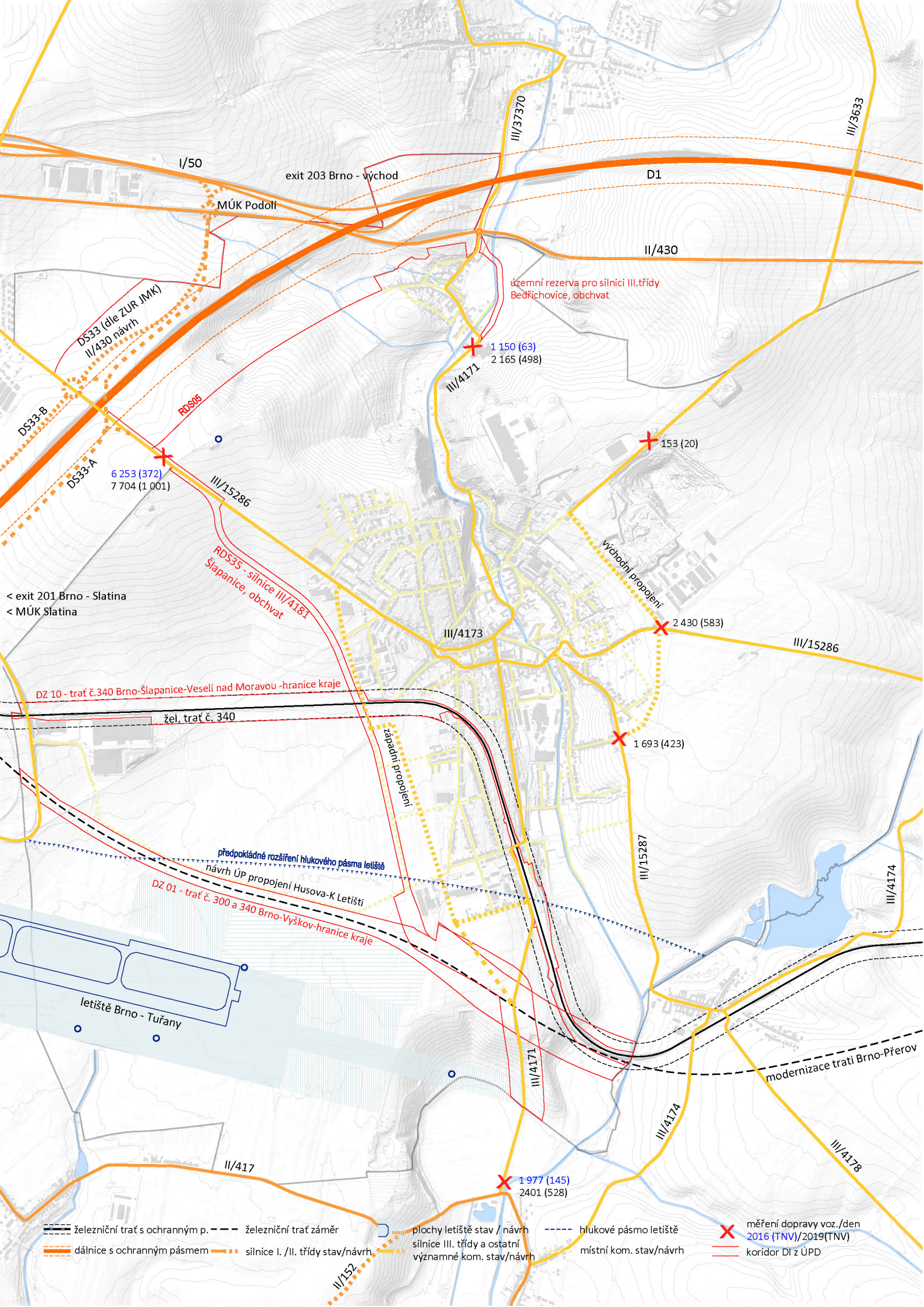
Území Šlapanic je ovlivněno nadmístními záměry DI, zejména modernizací dálnice D1 včetně realizace dopravního propojení MÚK Podolí a MÚK Slatina trasou silnice II/430 (ZÚR JMK, DS33). Silnice II/430 je v úseku jižně od silnice III/15286 řešena variantně na straně Slatiny nebo Šlapanic. Pro komplexní řešení dopravních vazeb v území je výhodnější vedení trasy silnice II/430 na straně Slatiny s ohledem na její efektivní využití při zapojení do komunikační sítě stávající zástavby. Uvedené podporuje i dopravní studie Slatina – Křehlíkova (06/2018), která řeší propojení tehdejšího obchvatu Slatina a MUK Slatina (ul. Řípská) včetně napojení na ul. Křehlíkova, Ondřeje Veselého a Kikrleho. Tato poloha silnice II/430 může vytvořit efektivní alternativu ul. Tuřanka – Bedřichovská, resp. napojení Slatiny na sil. II/430 a D1.

Převedení dopravní zátěže po východním horizontu města je zajištěno „východním propojením" sil. III/15287, III/15286 ul. Pod Žurání v návaznosti na návrh ÚP, včetně úpravy ul. Zemědělská. Dopravní vztahy po západním horizontu města zajišťuje územní rezerva pro ochvat města RDS35, propojení sil. III/4171 a sil. III/15286 (ul. Brněnská). Je preferována integrace „západního propojení" jako místní obslužné komunikace do struktury zástavby lokality s využitím úseků stávajících komunikací, úrovňové překročení železniční trati č. 340 a napojení na ul. Brněnská přes stávající komunikaci na pozemku parc. č. 2812/170 v souladu s návrhem ÚP. Zajištění „západního propojení" je podmínkou využití rozvojových ploch v lokalitě Nádražní terasa. Úrovňové překročení železniční trati je preferováno s ohledem na předpokládané snížení intenzity zatížení trati po realizaci modernizace trati Brno – Přerov (DZ 01, ZUR JMK). Dopravu z lokality Nádražní terasa je možné výhledově částečně odvádět směrem na Brno komunikací podél koridoru DZ01 napojenou na ul. K Letišti a Evropská.

Obchvat Bedřichovic je s ohledem na intenzitu dopravního zatížení sídla a náročnost řešení v koordinaci s řešením PPO spíše výhledovou alternativou, pro kterou je vhodné ponechat koridor územní rezervy.

Témata k řešení:
- v podrobnější dokumentaci prověřit směrové a výškové řešení navrhovaných dopravních tras, případně základně prověřit jejich předpokládanou efektivitu.

schéma dopravní infrastruktury, silniční dopravy a záměrů ÚPD, m 1:20 000 >


I/50
exit 203 Brno - východ
MÚK Podolí
D1
III/37370
III/3633
II/430
územní rezerva pro silnici III.třídy
Bedřichovice, obchvat
DS33 (dle ZUR JMK)
II/430 návrh
DS33-B
DS33-A
RDS05
1 150 (63)
2 165 (498)
III/4171
153 (20)
6 253 (372)
7 704 (1 001)
III/15286
RDS35 - silnice III/4181
Šlapanice, obchvat
< exit 201 Brno - Slatina
< MÚK Slatina
východní propojení
III/4173
2 430 (583)
III/15286
DZ 10 - trať č.340 Brno-Šlapanice-Veselí nad Moravou -hranice kraje
žel. trať č. 340
západní propojení
1 693 (423)
předpokládné rozšíření hlukového pásma letiště
návrh ÚP propojení Husova-K Letišti
DZ 01 - trať č. 300 a 340 Brno-Vyškov-hranice kraje
III/15287
III/4174
letiště Brno - Tuřany
modernizace trati Brno-Přerov
III/4171
III/4174
III/4178
II/417
1 977 (145)
2401 (528)
železniční trať s ochranným p.
železniční trať záměr
dálnice s ochranným pásmem
silnice I. /II. třídy stav/návrh
plochy letiště stav / návrh
silnice III. třídy a ostatní významné kom. stav/návrh
hlukové pásmo letiště
místní kom. stav/návrh
měření dopravy voz./den
2016 (TNV)/2019(TNV)
koridor DI z ÚPD
II/152

2.2.2.2 Hromadná doprava

Letecká doprava

Mezinárodní letiště Brno – Tuřany (LKTB) je součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. Pro jeho rozvoj je vymezena v souladu se ZÚR JMK vymezena plocha DL01 (modernizace letiště) a plocha rezervy RDL01 (rozvoj letiště). Rozvoj letiště je koordinován se záměry rozvoje železniční a silniční sítě.

Železniční doprava

Koncepce železniční dopravy je stanovena nadřazenou ÚPD. Modernizace trati č. 300 a 340 Brno – Přerov (koridor DZ01, ZÚR JMK) předpokládá zkapacitnění trati pro dálkové spoje a jeho vedení je již prověřeno podrobnější dokumentací. Trasa je v dlouhodobém horizontu uvažována i pro vysokorychlostní trať (viz PÚR a ZÚR JMK). Na stávající trati č. 340 se předpokládá po realizaci koridoru ZD01 zklidnění provozu, resp. využití primárně pro osobní lokální dopravu (uvedené bylo v rámci přípravy studie konzultováno se zástupcem Správy železnic). V kontextu výše uvedeného předpokladu vývoje se nabízí hledat způsoby úrovňového křížení trati se silniční trasou „západního propojení" tak, jak je tomu např. u místní obslužné komunikace ul. Švehlova (P7899), nebo u silnic v obcích Ponětovice (P7900, P7901) a Blažovice (P7906, P7907). Správa železnic preferuje mimoúrovňové křížení (nadjezd) s odkazem na požadavky ČSN 73 6380. Detail křížení železnice a trasy západního propojení je nezbytné dále prověřovat v kontextu komplexního urbanistického řešení území okolí zastávky Šlapanice a ve vazbě na řešení prostorového uspořádání rozvojových ploch. Předpokladem rozvoje železniční infrastruktury je ochrana obytných lokalit proti hluku, je nezbytné hledat takové formy, které umožní ochranu obyvatel a zároveň nepoškodí charakter obytného prostředí (např. nízké protihlukové clony).

V rámci stavby modernizace trati č. 300 a 340 Brno – Přerov je navržena zastávka Letiště, žel. st. Umístění zastávky předpokládá koordinaci se zastávkami hromadné dopravy a opatřeními statické dopravy.

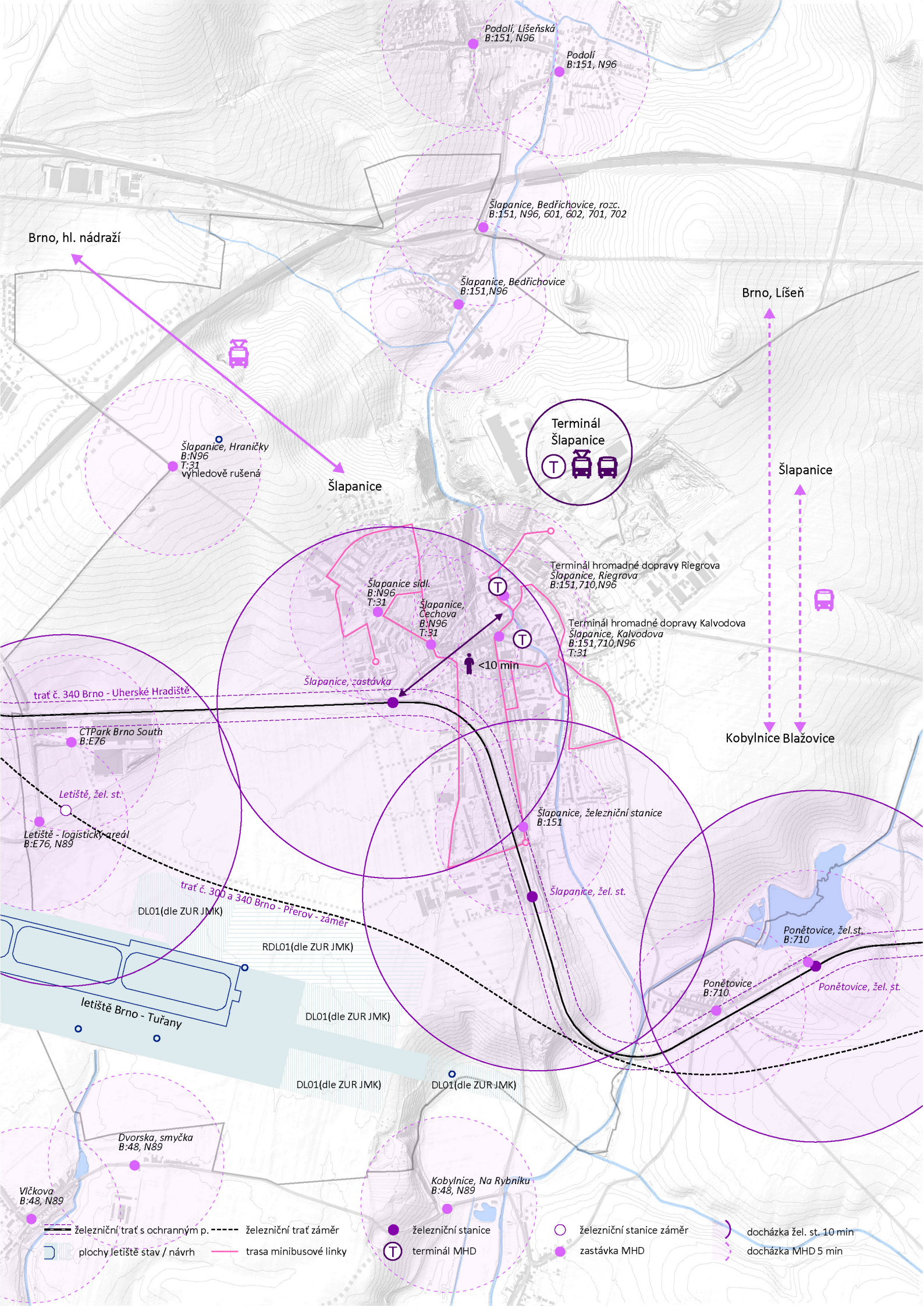
Městská hromadná doprava

Veřejná hromadná doprava je součástí IDS JMK. Mimo obsluhu železniční hromadnou dopravou (stanice Šlapanice, zast. a Šlapanice žel. st.) má pro město zásadní význam obsluha trolejbusovými a autobusovými linkami.

Autobusová linka č. 151 obsluhuje zastávky Bedřichovice rozc., Bedřichovice, Riegrova, Kalvodova a železniční stanice, trolejbusová linka č. 31 obsluhuje zastávky Hraničky, sídliště, Čechova a Kalvodova. Obratiště je umístěno v ul. Kalvodova. S ohledem na nemožnost prostorového zkapacitnění přestupního uzlu Kalvodova/Nádražní byly prověřovány polohy terminálu hromadné dopravy v ul. Riegrova a v prostoru stávajícího obratiště v ul. Kalvodova. Pro polohu terminálu je zásadní přímá vazba jak na železniční dopravu, tak na občanské vybavení města. Terminál v poloze u železniční stanice je problematický z hlediska majetkoprávních vztahů, prostorových limitů lokality i docházkových vazeb do centra města (až 20 min.). Pro další prověřování terminálu byly vybrány polohy v ul. Riegrova a Kalvodova s přímou vazbou na centrální zónu města a zároveň v docházkové vzdálenosti do 10 min. ze zastávky Šlapanice, která má potenciál transformace na hlavní nádraží osobní dopravy. Poloha v ul. Riegrova je výhodnější v přímé vazbě na centrum města, poloha v ul. Kalvodova pak v zachycení vazby na transformační plochu areálu bývalého cukrovaru.

Témata k řešení:
- v podrobnější dokumentaci prověřit výhodnost poloh terminálu hromadné dopravy ve vztahu k požadavkům na řešení veřejných prostranství,
- ve vazbě na „západní propojení" a rozvoj zástavby prověřit umístění autobusové zastávky.

schéma dopravní infrastruktury, hromadné dopravy, m 1:20 000 >


Podolí, Líšeňská
B:151, N96
Podolí
B:151, N96
Šlapanice, Bedřichovice, rozc.
B:151, N96, 601, 602, 701, 702
Brno, hl. nádraží
Šlapanice, Bedřichovice
B:151,N96
Brno, Líšeň
Terminál
Šlapanice
Šlapanice, Hraničky
B:N96
T:31
výhledově rušená
Šlapanice
Šlapanice
Terminál hromadné dopravy Riegrova
Šlapanice, Riegrova
B:151,710,N96
Šlapanice sídl.
B:N96
T:31
Šlapanice,
Čechova
B:N96
T:31
Terminál hromadné dopravy Kalvodova
Šlapanice, Kalvodova
B:151,710,N96
T:31
<10 min
Šlapanice, zastávka
trať č. 340 Brno - Uherské Hradiště
CTPark Brno South
B:E76
Letiště, žel. st.
Letiště - logistický areál
B:E76, N89
Kobylnice Blažovice
Šlapanice, železniční stanice
B:151
Šlapanice, žel. st.
trať č. 300 a 340 Brno - Přerov - záměr
DL01(dle ZUR JMK)
RDL01(dle ZUR JMK)
Ponětovice, žel.st.
B:710
Ponětovice
B:710
Ponětovice, žel. st.
letiště Brno - Tuřany
DL01(dle ZUR JMK)
DL01(dle ZUR JMK)
DL01(dle ZUR JMK)
Dvorska, smyčka
B:48, N89
Kobylnice, Na Rybníku
B:48, N89
Vlčkova
B:48, N89
železniční trať s ochranným p.
železniční trať záměr
železniční stanice
železniční stanice záměr
docházka žel. st. 10 min
plochy letiště stav / návrh
trasa minibusové linky
terminál MHD
zastávka MHD
docházka MHD 5 min

2.2.2.3 Statická doprava

Řešení statické dopravy je jedním z nejpalčivějších problémů města. Prostorové možnosti uličních prostranství jsou značně omezené a koncepčně neumožňují plnohodnotné zajištění potřebných kapacit odstavných a parkovacích stání prakticky na celém území města.

Pro komplexní a v čase udržitelné řešení statické dopravy se jeví jako nezbytná změna parkovací politiky města včetně lokalizace parkovacích objektů a stanovení požadavků na statickou dopravu u nové výstavby s ohledem na lokalizaci ve městě.

Z hlediska řešení opatření statické dopravy je uvažováno s členěním města na centrální zónu (zástavba historického jádra a předměstí) a rozvojové zóny (sídliště a rozvojové plochy). V centrální zóně je nezbytné pro revizi řešení veřejných prostranství, resp. uličních profilů, stanovení kapacity parkovacích stání, kterou je možné v rámci uličních profilů ještě umístit, aniž by došlo k jejich kvalitativnímu znehodnocení. Pro zajištění odstavných stání je potřeba hledat polohy ZSD v docházkové vzdálenosti do ~ 500 m pro residenty / 10 min. pro návštěvníky a zamezit umisťování odstavných stání do veřejných prostranství. V centrální zóně města má největší potenciál pro vybudování zařízení statické dopravy transformační plocha areálu bývalého cukrovaru, např. na propojení ul. K. Čapka a Lidická. Parkovací dům zde má dostupnost do 10 min. do centra města i k terminálu hromadné dopravy v obou uvažovaných polohách. Alternativně je možné prověřovat umístění zařízení statické dopravy v místě obratiště trolejbusů v ul. Kalvodova při řešení terminálu hromadné dopravy v ul. Riegrova.

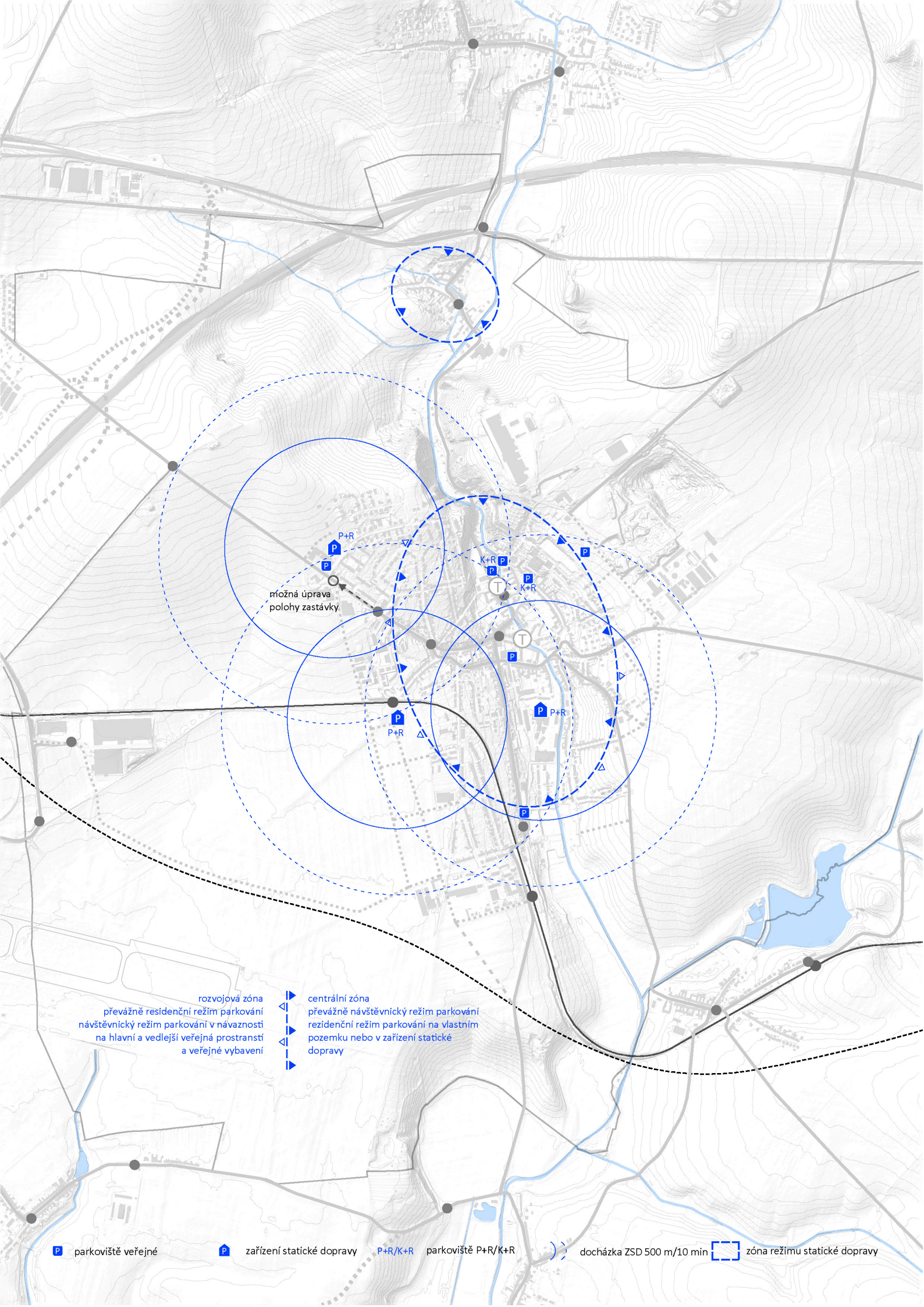
V historickém jádru, resp. Masarykovu náměstí a přilehlých veřejných prostranstvích se předpokládá v dlouhodobém horizontu přesun maxima kapacit parkovacích stání do ZSD a časové omezení využívání redukovaných parkovacích stání v prostoru náměstí. Dopravní studií 2019 je doporučeno zřízení jednotek K+R obrátkových stání s maximální dobou parkování 60 min. Obrátková stání slouží pro zajištění provozu okolních služeb. Obdobný postup lze aplikovat i v ostatních částech centrální zóny města.

V rozvojových zónách města je nezbytné rozvoj obytných a komerčních ploch podmínit zajištěním dostatečných kapacit statické dopravy vyvolaných jejich využitím. V rámci rozvojových lokalit je dále vhodné vymezit požadavky na ZSD pro širší okolí (odstavná stání pro residenty i parkovací stání systému P+R v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu). Největší potenciál má umístění ZSD na příjezdu do města od Brna, ve vazbě na Brněnskou, např. v rozvojových plochách na ul. Těsnohlídkova. V tomto kontextu je možné uvažovat o úpravě polohy zastávky MHD Sídliště, která je pouze cca 200 m od zastávky Čechova, tak, aby přímo navazovala na možnou polohu parkovacího domu. Další potenciál umístění ZSD je ve vazbě na železniční zastávku v kontextu řešení západního dopravního propojení a navazujících rozvojových ploch. Alternativně může být parkovací dům součástí stavebního řešení křížení dopravní trasy a železnice. Dopravní studie 2019 zmiňuje potenciál umístění P+R u železniční stanice, předpokladem této studie je posílení vazeb MHD na žel. zastávku vzhledem k blízkosti k centru města a usměrňování zdrojů a cílů dopravy do území v blízkosti ul. Brněnská. Z uvedených důvodů je tato poloha spíše alternativní.

Zařízení statické dopravy, parkovací domy, budou řešeny jako polyfunkční objekty s komerčním parterem a vhodně integrovány do struktury zástavby. Kapacity objektů vychází z ekonomických možností města, náklady na 1 PS se mohou pohybovat od 300 do 800 tis. Kč dle řešení objektu.

Témata k řešení:
- v podrobnější dokumentaci prověřit výhodnost poloh zařízení statické dopravy, jejich kapacitní možnosti ve vztahu k nákladům na realizaci,
- prověřit možnosti členění města na zóny režimu statické dopravy.

schéma dopravní infrastruktury, statické dopravy, m 1:20 000 >


P+R
možná úprava
polohy zastávky
K+R
K+R
P+R
P+R
rozvojová zóna
převážně residenční režim parkování
návštěvnický režim parkování v návaznosti
na hlavní a vedlejší veřejná prostranství
a veřejné vybavení
centrální zóna
převážně návštěvnický režim parkování
rezidenční režim parkování na vlastním
pozemku nebo v zařízení statické
dopravy
parkoviště veřejné
zařízení statické dopravy
P+R/K+R
parkoviště P+R/K+R
docházka ZSD 500 m/10 min
zóna režimu statické dopravy

2.2.2.4 Rekreační doprava

Bohatost krajiny Šlapanic na rekreační cíle a krajinné scenerie a její relativní rovinatost přispívají k rozvoji rekreační dopravy samotné i jako plnohodnotné alternativy k motorové dopravě. Z analytických materiálů ke strategickému plánu města vyplývá, že pro cestu do práce nebo školy volí kolo kolem 9% respondentů, což konkuruje vlaku a autobusu.

Cyklistická doprava

Územím města prochází severojižním směrem dvě hlavní cyklotrasy, Trasa č. 5005 je páteřní trasou Šlapanicka a vede prstencem obcí kolem Brna. Trasa N (Po stopách císaře Napoleona) tvoří okružní trasu mezi Šlapanicemi, Žatčany, Prací a Tvarožnou a objíždí pamětihodnosti krajiny bitvy tří císařů, např. Žuráň, Mohylu míru nebo Santon. Obě částečně probíhají údolím Říčky, případně jsou navrženy úseky úpravy jejich průběhu podél nábřeží. Při vjezdu do Ponětovic vede trasa N jako samostatná cyklostezka podél Říčky až do Sokolnice k zámku.

Přímou vazbu na Brno zajišťuje nedávno realizovaná cyklostezka B25, vedoucí z ul. Brněnská pole podél železniční trati do ul. Drážní ve Slatině. Napojení této trasy na severojižní tahy podél Říčky je realizované ulicí Brněnská, s ohledem na zajištění přijatelného standardu je vhodné řešit vedení trasy v samostatném cyklistickém pruhu mimo vozovku.

Pěší doprava

Pěší pohyb je s ohledem na velikost města základním způsobem dopravy, pěšky je možné město projít mezi 30 a 40 min. Převážná většina místních komunikací v intravilánu je vybavena chodníky. Siliční úseky mimo zastavěné území jsou alternovány pěšími stezkami v krajině (např. Šlapanice – Bedřichovice, Šlapanice – Ponětovice atd.).

Propojení se sousedními obcemi je zajištěno převážně po smíšených cyklo a pěších stezkách (Ponětovice, Kobylnice, Slatina, Podolí), nebo sítí polních cest v krajině (Jiříkovice).

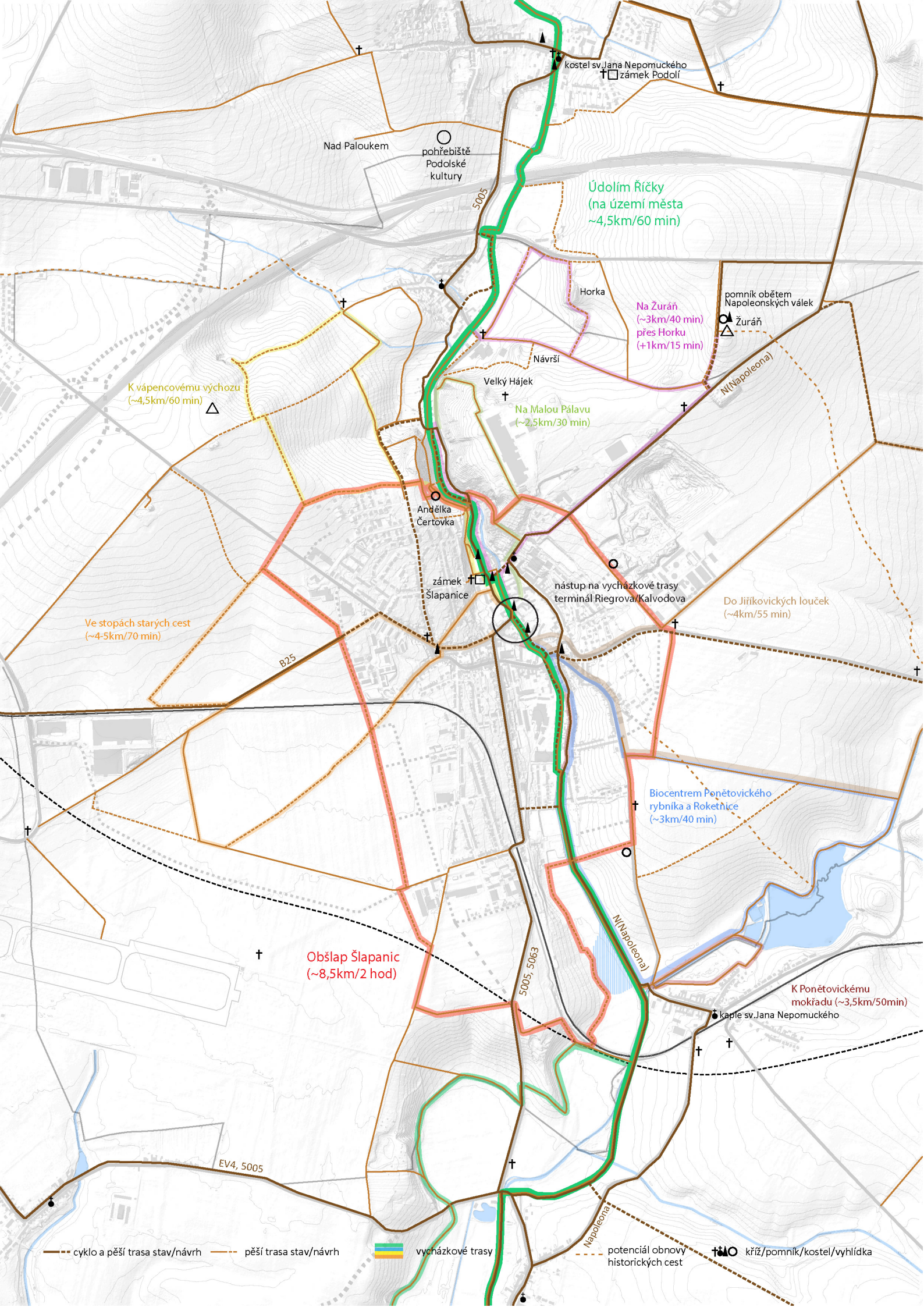
Pěší síť v krajině je organizována jako vycházkové trasy a okruhy pro rekreaci obyvatel i poznávání krajiny Šlapanicka návštěvníky. Vycházkové okruhy vychází z již zavedených tras, které jsou rozvíjeny o navrhované úseky. Pro doplnění cestní sítě v krajině je využíváno tras historických cest, které jsou částečně stále patrné v katastrální mapě a dotčené pozemky jsou ve vlastnictví města. Příznivý majetkoprávní základ řešení cestní sítě dává předpoklad k jejich realizovatelnosti. Vycházkové trasy a okruhy spojují turistické atraktory v území, na křížení cest nebo poblíž zastavení se předpokládá doplnění tras rekreační vybaveností, drobnou architekturou adekvátního nerušícího charakteru (lavičky, odpočívadla, drobné herní prvky atd.). Trasy jsou napojeny na terminál hromadné dopravy v ul. Riegrova nebo Kalvodova.

Hlavními rekreačními trasami jsou trasa Údolím Říčky a Obšlap Šlapanic. Trasa Údolím Říčky je vedená částečně po stávajících, částečně po navržených stezkách, v návrhu je reflektována ÚS Říčka spojující. Trasa Obšlap Šlapanic je vedena po horizontech města a nabízí zejména z východní části jedinečná panoramata na údolí městské krajiny Šlapanic.

Některé trasy původních historických cest je možné prověřit pro napojení sousedních obcí na zavedené krajinné trasy, např. část původní cesty z Jiříkovic do Podolí ke spojení na Žuráň, cestu z ul. Václavská k Ponětovickému rybníku, nebo trasu podél bezejmenného toku z Bedřichovic na Slatinu.

Témata k řešení:
- zvážit možnosti prostupnosti bariér dopravní infrastruktury pro pěší dopravu, zejména dálnice D1 a silnice II/430,
- prověřovat možnosti rozvoje cestní sítě v krajině včetně doplnění rekreačního vybavení, upřesnit vedení pěších tras s ohledem na terénní a technické limity území.

schéma dopravní infrastruktury, rekreační dopravy, m 1:20 000>


kostel sv.Jana Nepomuckého
zámek Podolí
Nad Paloukem
pohřebiště
Podolské
kultury
5005
Údolím Říčky
(na území města
~4,5km/60 min)
Horka
Na Žuráň
(~3km/40 min)
přes Horku
(+1km/15 min)
pomník obětem
Napoleonských válek
Žuráň
Návrší
Velký Hájek
N(Napoleona)
K vápencovému výchozu
(~4,5km/60 min)
Na Malou Pálavu
(~2,5km/30 min)
Andělka
Čertovka
zámek
Šlapanice
nástup na vycházkové trasy
terminál Riegrova/Kalvodova
Do Jiříkovických louček
(~4km/55 min)
Ve stopách starých cest
(~4-5km/70 min)
B25
Biocentrem Ponětovického
rybníka a Roketnice
(~3km/40 min)
Obšlap Šlapanic
(~8,5km/2 hod)
5005, 5063
N(Napoleona)
K Ponětovickému
mokřadu (~3,5km/50min)
kaple sv.Jana Nepomuckého
EV4, 5005
Napoleona
cyklo a pěší trasa stav/návrh
pěší trasa stav/návrh
vycházkové trasy
potenciál obnovy
historických cest
kříž/pomník/kostel/vyhlídka

2.2.3 Technická infrastruktura

2.2.3.1 Vodní hospodářství

Zásobování vodou

Šlapanice mají v celém správním území zaveden vodovod. Jsou zásobeny z vodojemu Šlapanice (2 x 1000 m3), který je umístěn při ul. Brněnská severozápadně od města. Tento vodojem je napájen z brněnského vodovodu přes VDJ Stránská skála. Z VDJ Šlapanice vede hlavní větev do Šlapanic (DN 300 a DN 200) a dále do Jiříkovic a Blažovic, druhá větev napájí Bedřichovice a Podolí. Platný ÚP i návrh ÚP předpokládá rozšíření kapacity VDJ Šlapanice, ale s ohledem na omezení brněnské vodovodní sítě jsou možnosti zkapacitnění limitní.

Z dostupných podkladů vyplývá, že posílení kapacity vodovodního systému může být dosaženo dvěma způsoby. Jedním je napojení na vodovod u ulice Evropské a jeho prodloužení k zástavbě v ul. Brněnská pole, resp. k rozvojovým plochám na západním horizontu. Druhou možností je napojení na VDJ Prace po dokončení systému jižní větve Vírského oblastního vodovodu. Zkapacitnění vodovodního systému je předpokladem pro rozvoj zastavitelných ploch v lokalitě Nádražní terasa.

Splašková kanalizace

Splaškové vody jsou odváděny kmenovou stokou FII, která vede v souběhu s Říčkou z Líšně a je zakončena na ČS Ponětovice. Z čerpací stanice jsou splaškové vody čerpány do horního horizontu stoky do gravitační kanalizace směrem na Tuřany se zakončením v ČOV Modřice. Do ČS Ponětovice je přes stoku FII napojena i stoka FIII, v případě poruchy ČS je počítáno s odlehčením splaškových vod do Říčky. Město má částečně vybudovanou oddílnou kanalizaci, předpokládá se její dokončení.

Pro rozvojové plochy je předpokládáno zachování gravitačního systému samostatné splaškové kanalizace napojené na kmenovou stoku FII a využití jednotných stok pro dešťovou kanalizaci.

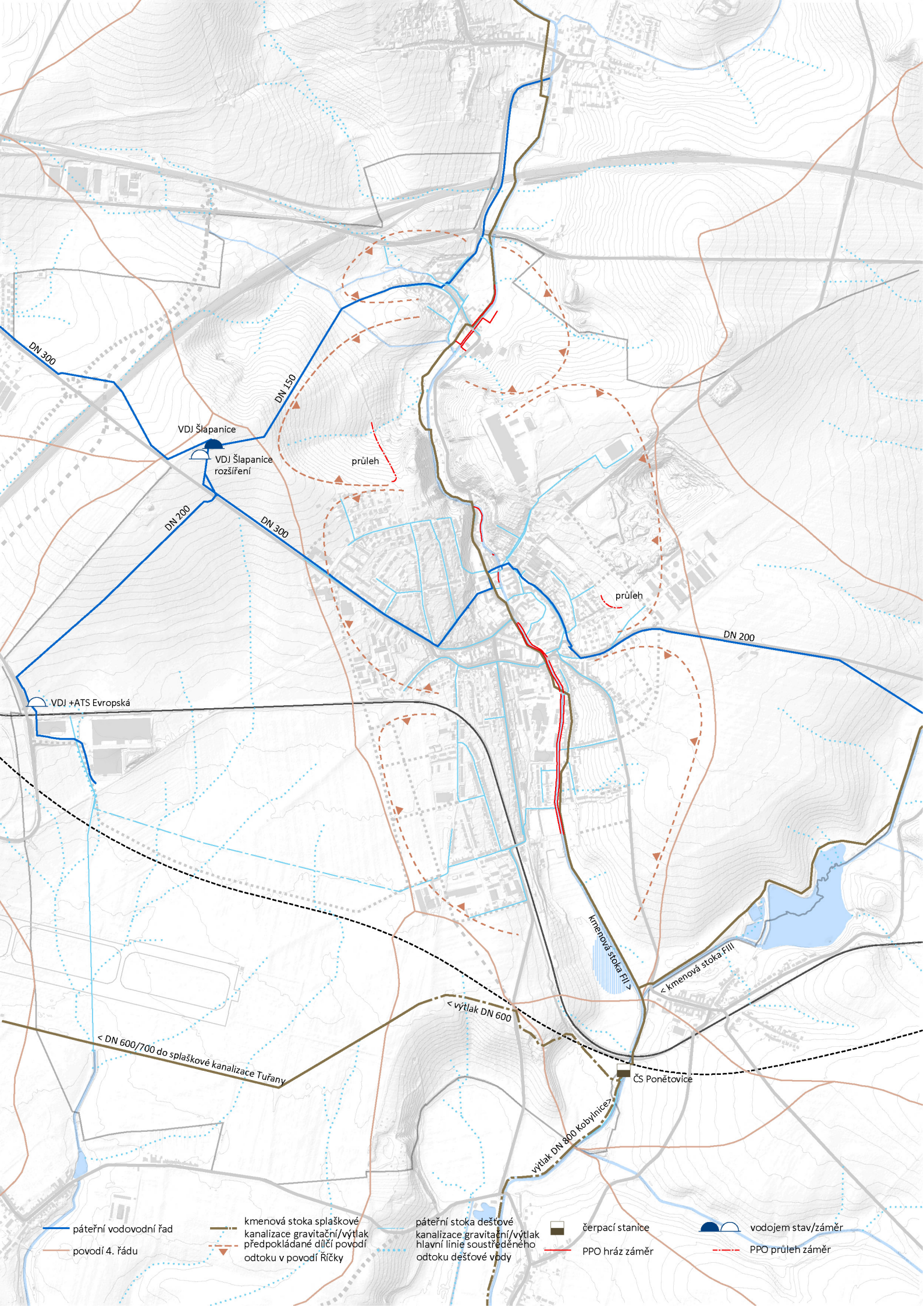
Dešťová kanalizace

Páteřním recipientem dešťové vody je tok Říčky. S ohledem na nerovnoměrnost průtoku je požadováno v rozvojových územích zasakování maxima dešťových vod na pozemcích staveb, případně odpouštění s regulovaným odtokem max. 3 l/s.ha. Je preferována spotřeba dešťové vody jako vody užitkové před vypouštěním do kanalizace. Pro stanovení jednotlivých opatření pro retenci dešťové vody v krajině je předpokládáno členění povodí Říčky na dílčí povodí s ohledem na hlavní linie soustředěného odtoku dešťové vody.

Protipovodňová opatření by měla být řešena v zastavěném území městotvorným způsobem jako integrální součást koncepce uspořádání nábřeží Říčky. Mimo centrální části města je při řešení protipovodňových opatření třeba zachovat přírodní charakter nábřeží Říčky jako významnou hodnotu toku.

Témata k řešení:
- prověřit požadavky rozvojových ploch na kapacity vodohospodářské infrastruktury,
- koordinovat záměr modernizace trati Brno – Přerov se soustavou ČS Ponětovice – výtlaková kanalizace – navazující gravitační stoka,
- prověřit umístění kořenové ČOV v okolí stávající ČS,
- prověřit vymezení přírodě blízkých retenčních opatření v krajině a souběhu interakčních prvků s vodohospodářskými opatřeními v krajině, při řešení PPO dbát na zachování přírodě blízkého charakteru nábřeží Říčky.

schéma technické infrastruktury, vodní hospodářství, m 1:20 000 >


DN 300
DN 150
VDJ Šlapanice
VDJ Šlapanice rozšíření
průleh
DN 200
DN 300
průleh
DN 200
VDJ +ATS Evropská
kmenová stoka FIII
< kmenová stoka FIII
< výtlak DN 600
< DN 600/700 do splaškové kanalizace Tuřany
ČS Ponětovice
výtlak DN 800 Kobylnice>
páteřní vodovodní řad
povodí 4. řádu
kmenová stoka splaškové kanalizace gravitační/výtlak
předpokládané dílčí povodí odtoku v povodí Říčky
páteřní stoka dešťové kanalizace gravitační/výtlak
hlavní linie soustředěného odtoku dešťové vody
čerpací stanice
PPO hráz záměr
vodojem stav/záměr
PPO průleh záměr

2.2.3.2 Energetika

Zásobování plynem

Šlapanice a Bedřichovice jsou zásobovány ze severozápadu VTL přípojkou z dálkovodu Příbor – Brno uloženého v souběhu s dálnicí. Dále je město napojeno na VTL plynovod vedený z Jiříkovic, na tento přivaděč je napojen také areál firmy Wienerberger. Distribuce z nízkotlakých rozvodů je zajištěna místními regulačními středotlakými stanicemi, středotlaká síť je zejména přenosová. Vedení VTL plynovodu nad 40 barů je respektováno, je limitem využití území.

Větev VTL plynovodu mezi ul. Jiříkovskou a Ponětovskou je návrhem ÚP předpokládána k přeložení, rozsah případné přeložky souvisí s rozsahem a uspořádáním rozvojových ploch, studie předpokládá vedení komunikace propojující ul. Jiříkovskou a Ponětovskou v souběhu s plynovodem.

Zásobování elektrickou energií

Území města je napájeno vzdušným vedením VN z transformovny 110/22kV Sokolnice, výhledově se počítá s jeho zdvojením. Posílení napájení VN je možné realizovat prodloužením vedení ze vstupní trafostanice CTP Šlapanice – východ do VR Šlapanice a tedy přímým napojením na rozvodnu Černovice. ZÚR vymezuje koridor TEE13, odbočka z vedení 110kV u rozvodny Sokolnice, včetně umístění nové rozvodny 110 kV Šlapanice. Vedení 110 kV je uvažováno v trase stávajícího vedení VN 22 kV (VN320).

Vlastní napájení Šlapanic zajišťuje V320 odbočka Okružní, vedená v rámci zastavěného území kabelově k TS Sídliště Brněnská II. a dále do vstupní rozvodny Šlapanice. Předpokládá se dobudování kabelových vedení a nahrazení vzdušných vedení v kontaktu se zastavěným územím, včetně nahrazení sloupových trafostanic trafostanicemi kioskovými. Bedřichovice jsou napájeny samostatnou odbočkou Bedřichovice z V320.

S ohledem na řešení rozvojových ploch na východním horizontu se předpokládá přeložka vedení V320. U výhledových rozvojových ploch na západním horizontu se předpokládá zrušení stávajícího vzdušného vedení a nahrazení kabelovými trasami.

Veřejné osvětlení bude koncepčně řešeno v jednotném standardu města, budou voleny úsporné formy.

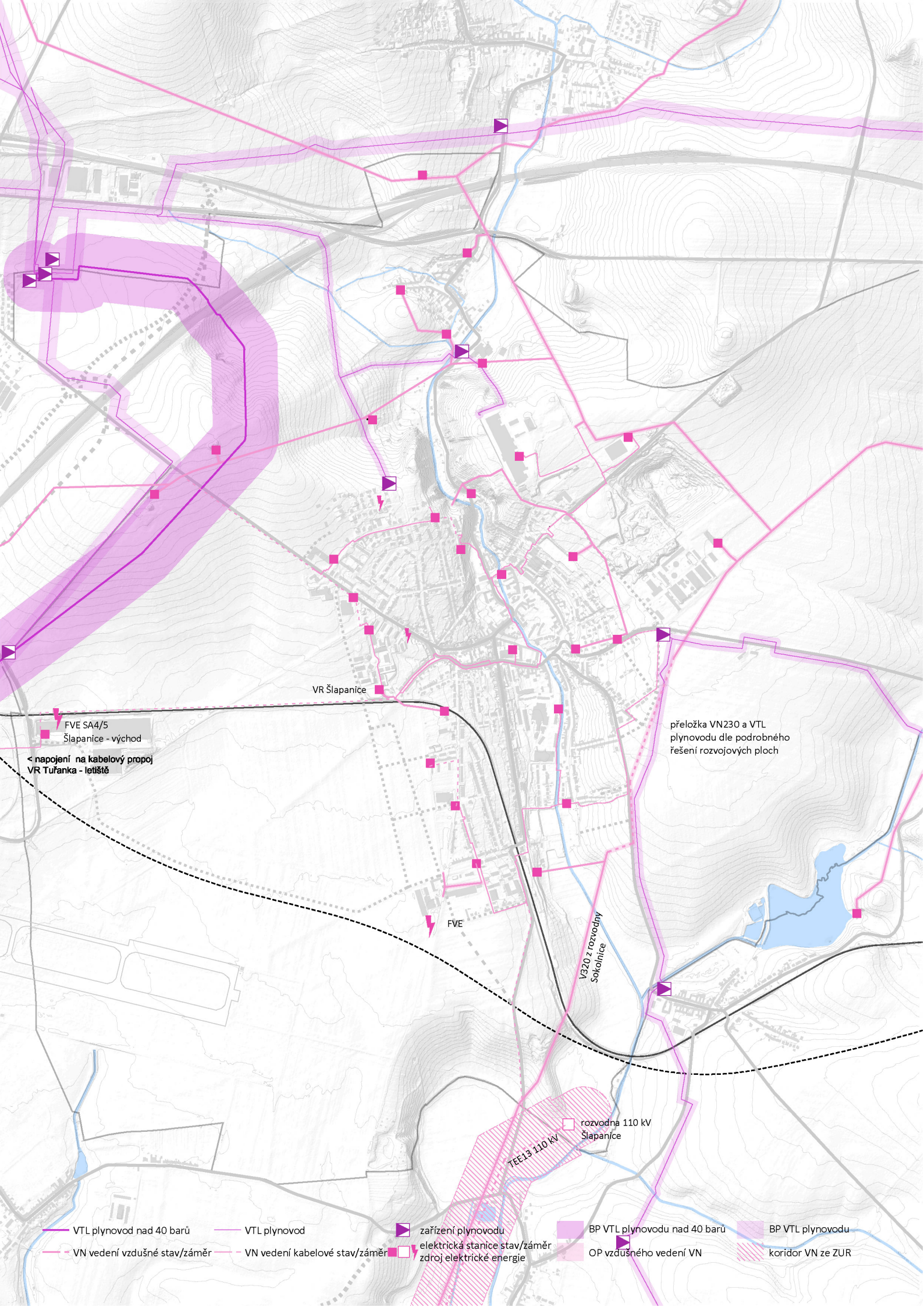
Obnovitelné zdroje energie

Na území průmyslové zóny CTPark Brno – South je vybudována fotovoltaická elektrárna (FVE SA4/SA5). Pracuje do lokální distribuční soustavy a umožňuje vyvedení přebytečného výkonu do napájecího vedení do VR Tuřanka – Letiště.

Místní FVE je umístěna v ul. Husova společnosti Čegan Energie, s.r.o. Další privátní místní zdroje jsou evidovány v ul. Brněnská a Seifertova.

Na bilanci města Šlapanic se obnovitelné zdroje nepodílí. Ostatní zdroje jsou místního významu.

Témata k řešení:
- prověřit požadavky rozvojových ploch na kapacity energetické infrastruktury,
- prověřit možnosti alternativních zdrojů energie a jejich integrace do stavebního standardu města.


VR Šlapanice
FVE SA4/5
Šlapanice - východ
< napojení na kabelový propoj
VR Tuřanka - letiště
přeložka VN230 a VTL
plynovodu dle podrobného
řešení rozvojových ploch
FVE
V320 z rozvodny
Sokolnice
rozvodna 110 kV
Šlapanice
TEE13 110 kV
VTL plynovod nad 40 barů
VTL plynovod
VN vedení vzdušné stav/záměr
VN vedení kabelové stav/záměr
zařízení plynovodu
elektrická stanice stav/záměr
zdroj elektrické energie
BP VTL plynovodu nad 40 barů
OP vzdušného vedení VN
BP VTL plynovodu
koridor VN ze ZUR

2.2.4 Občanská infrastruktura

2.2.4.1 Veřejné vybavení

Šlapanice disponují s občanským vybavením adekvátním velikosti sídla. S kvalitou občanské vybavenosti je obyvatelstvo dle výstupů ze Strategického plánu města spíše spokojené, nejméně spokojené je pak s dostupností gastronomických a velkoobchodních zařízení, nejvíce s úrovní kulturního a společenského života

Kultura

Historické centrum je přirozeným významovým těžištěm města s dominantou kostela Nanebevzetí P. Marie s farou, bývalou scholasterií, nynějším Muzeem ve Šlapanicích a areálem bývalého šlapanického zámku. Na Masarykově náměstí je Městská knihovna Šlapanice s více než stoletou historií a 22 tis. svazky knih. Je místem konání literárních, divadelních, společenských a hudebních akcí.

Centrum života Bedřichovic je Kulturní dům Bedřichovice společně s novou návsí, veřejným prostranstvím upraveným v rámci projektu Bedřichovice nad Temží v roce 2015. Skrytou dominantou sídla je kaple P. Marie Lurdské v prostoru původní návsi.

Vzdělávání a výchova

Ve Šlapanicích je zajištěna předškolní i školní výchova, základní i středoškolská. Město disponuje třemi mateřskými školami, MŠ Hvězdička (70 žáků), MŠ Zahrádka (Havlíčkova a Brněnská Pole, 154 žáků) a Školička Sokolík (12 žáků). Celková kapacita MŠ je 236 žáků. Je plánována MŠ v ul. Husova na pozemku města.

Základní škola na Masarykově náměstí zajišťuje výuku na 1. i 2. stupni s celkovou kapacitou 1276 žáků. Škola je vybavena sportovní halou, bazénem a venkovním sportovištěm. Kapacitní rezerva 300 žáků je dostačující pro návrhové a výhledové rozvojové plochy. Zámek je sídlem osmiletého Gymnázia (260 žáků) a Základní umělecké školy (462 žáků).

Universitní centrum Masarykovy university v bývalé Hospodářské škole je potenciálem turistického ruchu.

Veřejná správa a zdravotnictví

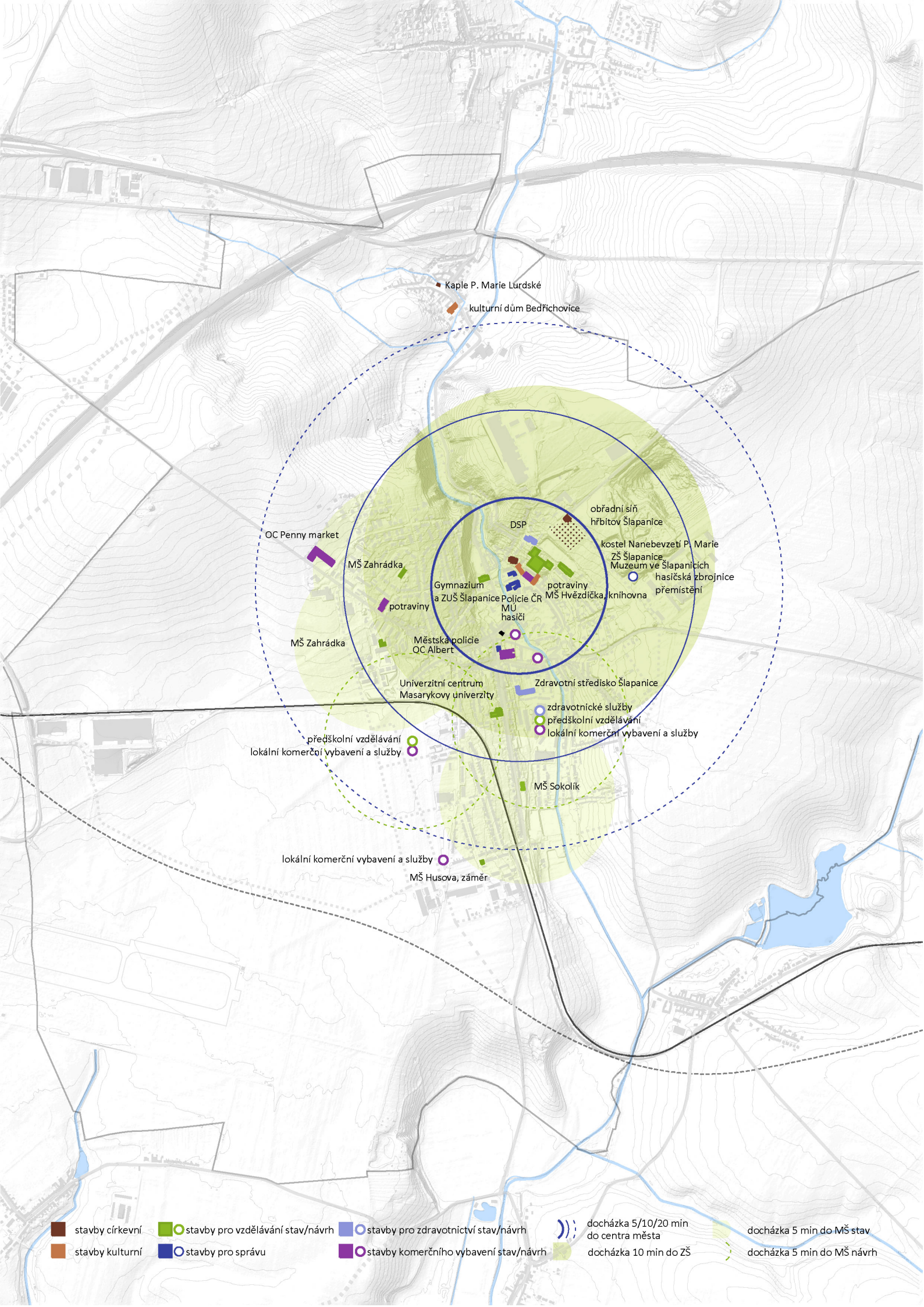
Centrum města koncentruje správní vybavení, městský úřad, městskou i státní policii a hasiče. Umístění hasičské zbrojnice je problematické s ohledem na dopravní obsluhu i budoucí řešení terminálu VHD. Je předpokládáno výhledové umístění při areálu TS na ul. Zemědělská.

Zdravotní středisko Šlapanice v ul. Karla Čapka zajišťuje základní zdravotní péči. Využití areálu bývalého cukrovaru je vzhledem k blízkosti potenciálem pro rozvoj zdravotnických služeb, např. umístění zařízení pro péči o seniory a souvisejících zdravotnických služeb, nebo napojení zdravotnických zařízení na parkové prostranství nábřeží Říčky. Dům s pečovatelskou službou je nyní umístěn u základní školy.

Dostupnost veřejného vybavení je vzhledem k rozloze města dobrá. Podmínkou rozvoje zastavitelných ploch je realizace lokálního vybavení a odpovídajících kapacit předškolní výchovy a zdravotnických zařízení. Rozvoj západního horizontu města by neměl vyžadovat zvýšení stávající kapacity základní školy, pokud nebude vyčerpána žáky z okolních obcí.

Témata k řešení:
- prověřit požadavky rozvojových ploch na kapacity občanské infrastruktury, prověřit potenciál transformační plochy bývalého cukrovaru pro umístění veřejného vybavení,
- rozvíjet veřejné vybavení ve vazbě na Říčku mezi centrem města a areálem bývalého cukrovaru (ul. Kalvodova, Čechova) a v areálu bývalého cukrovaru,
- prověření kapacity základní školy pro spádovou oblast Šlapanic.

schéma občanské infrastruktury, veřejné vybavení, m 1:20 000 >


Kaple P. Marie Lurdské
kulturní dům Bedřichovice
obřadní síň
hřbitov Šlapanice
DSP
OC Penny market
kostel Nanebevzetí P. Marie
ZŠ Šlapanice
Muzeum ve Šlapanicích
MŠ Zahrádka
hasičská zbrojnice
přemístění
Gymnazium
a ZUŠ Šlapanice
potraviny
MŠ Hvězdička, knihovna
Policie ČR
potraviny
MÚ
hasiči
MŠ Zahrádka
Městská policie
OC Albert
Univerzitní centrum
Masarykovy univerzity
Zdravotní středisko Šlapanice
zdravotnické služby
předškolní vzdělávání
lokální komerční vybavení a služby
předškolní vzdělávání
lokální komerční vybavení a služby
MŠ Sokolík
lokální komerční vybavení a služby
MŠ Husova, záměr
stavby církevní
stavby kulturní
stavby pro vzdělávání stav/návrh
stavby pro správu
stavby pro zdravotnictví stav/návrh
stavby komerčního vybavení stav/návrh
docházka 5/10/20 min
do centra města
docházka 10 min do ZŠ
docházka 5 min do MŠ stav
docházka 5 min do MŠ návrh

2.2.4.2 Rekreační vybavení

Sport a rekreace

Téměř stoletou tradici sportovní kultury ve Šlapanicích tvoří TJ Sokol (od r. 1892) a Orel Šlapanice (od r. 1913). Areál Sokola, sportovního klubu a tenisového klubu Šlapanice tvoří souvislý rekreační prostor na jižním okraji města a plynule navazuje na přírodně rekreační nivu Říčky. Prostor mezi Říčkou a ul. Smetanova by měl být i nadále věnován rozvoji sportovních a rekreačních aktivit, včetně vazby na plánovaný koupací biotop. V údolí Říčky je patrná koncepce vazby rekreačních areálů na prostor říční nivy nebo bývalé vodní plochy.

Objekt Sokolovny je scénou mj. Šlapanického ochotnického divadla a spolu s Orlovnou na Masarykově náměstí je mimo sportovní využití i jedním z center společenského a kulturního života.

Město je vybaveno více než desítkou dětských hřišť, rovnoměrně rozprostřených v obytných lokalitách. Podstatnou složku sportovního vyžití nabízí areál základní školy s bazénem, sportovní halou a atletickým areálem.

Fenomén údolí Říčky je hlavním rekreačním potenciálem Šlapanic. Poskytuje prostor pro sportovní plochy na rozhraní sídla a krajiny, přírodně rekreační využití ve spojení s vodními plochami (koupací biotop), nebo potenciál turistického a každodenního pohybu a pobytu.

Chaty a zahrádky

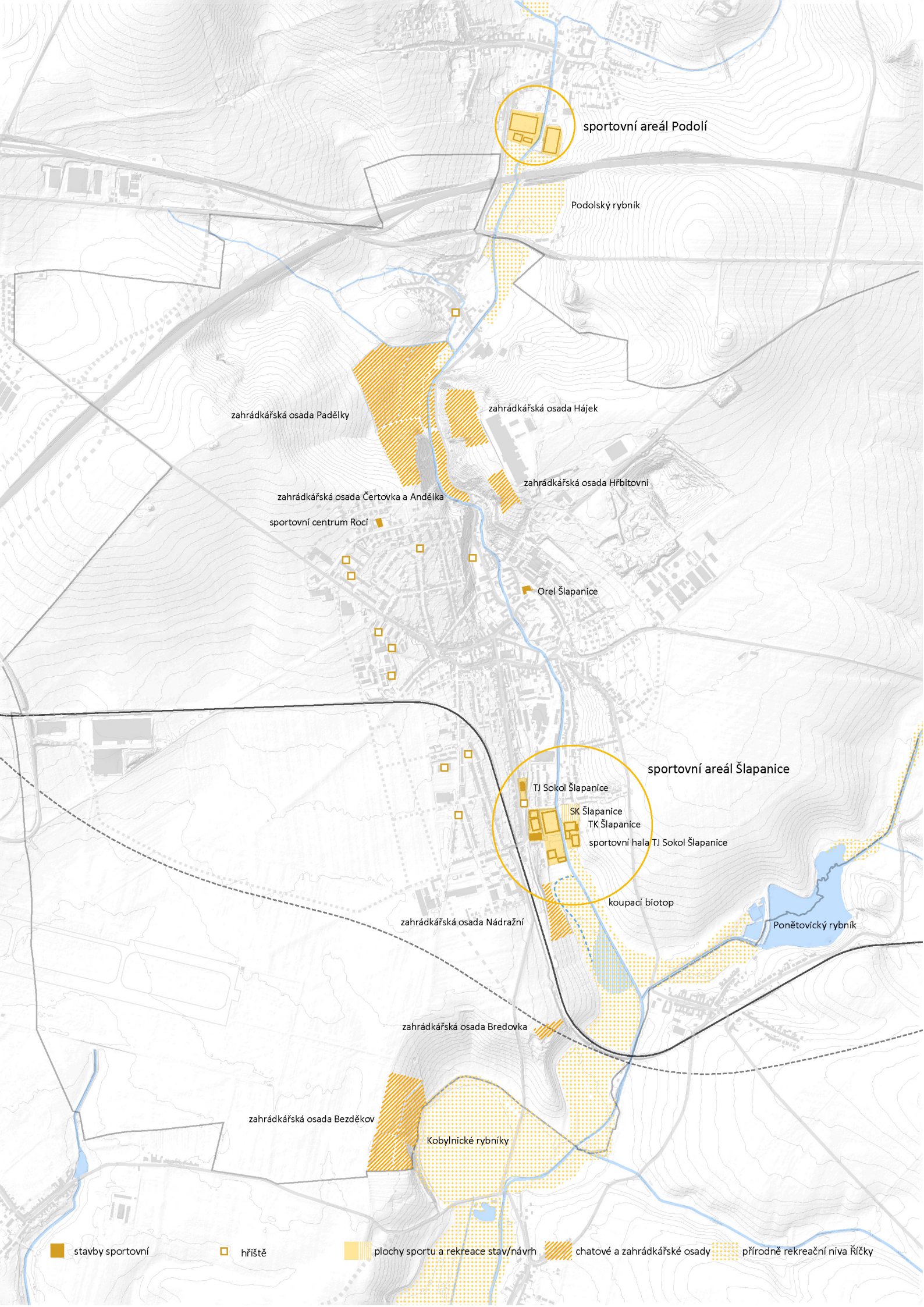
Zahrádkářské osady spoluvytváří charakter strání údolí Říčky a jsou součástí kulturní vrstvy krajiny Šlapanic. Tradice zahrádkářství a ovocnářství ve Šlapanicích sahá až do počátku 20. století.

Nejvýznamnější zahrádkářskou oblastí je stráň Padělky mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi, zahrádky v údolí Andělka a Čertovka a na východní terase pod areálem Wienerberger. Drobné osady jsou dále pod šlapanickým nádražím, na Bredovce a na Bezděkově. Přínosem zahrádkářské činnosti je údržba a využití produkčního potenciálu krajiny včetně příznivého dopadu na vodní režim v krajině.

Negativním jevem je postupný vznik objektů s parametry staveb pro bydlení v zahrádkářských osadách. V regionálním i celostátním kontextu jde o viditelný jev ovlivněný různými faktory, od cen pozemků po amenitní migraci. S ohledem na ochranu hodnotného přírodního charakteru údolí Říčky je nezbytné usměrnit rozvojový potenciál sídla do zastavitelných ploch v návaznosti na zastavěné území a veřejnou infrastrukturu a neumožňovat zastavování rekreačních a přírodních lokalit. Vyvolaná infrastrukturní zátěž území bude nevratná. V zahrádkářských osadách je doporučeno maximálně omezovat stavební rozvoj mimo objektů výhradně pro potřeby zahrádkářské činnosti (užitné plochy max. 12 m^2). Vhodné je i zachování této tradiční kulturní vrstvy dalším generacím včetně pozitivního dopadu na funkci krajiny při zajištění prostupnosti a přírodního charakteru území.

Témata k řešení:
- chránit a rozvíjet přírodně rekreační charakter údolí Říčky, prověření polohy vodních ploch v území, např. koupaliště nebo koupacího biotopu v návaznosti na sportovní areál na jižním okraji města,
- koordinovat posilování přírodního celku nivy Říčky v širším kontextu, koordinovat využití ploch s rozdílným způsobem využití v prostoru nivy Říčky v územních plánech sousedních obcí,
- stanovit podrobné podmínky regulace rozvoje zahrádkářských osad tak, aby nedocházelo ke vzniku zástavby vyvolávající nároky na veřejnou infrastrukturu (např. bydlení).

schéma občanské infrastruktury, rekreační vybavení, m 1:20 000 >


sportovní areál Podolí
Podolský rybník
zahrádkářská osada Padělky
zahrádkářská osada Hájek
zahrádkářská osada Hřbitovní
zahrádkářská osada Čertovka a Andělka
sportovní centrum Roci
Orel Šlapanice
sportovní areál Šlapanice
TJ Sokol Šlapanice
SK Šlapanice
TK Šlapanice
sportovní hala TJ Sokol Šlapanice
koupací biotop
Ponětovický rybník
zahrádkářská osada Nádražní
zahrádkářská osada Bredovka
zahrádkářská osada Bezděkov
Kobylnické rybníky
stavby sportovní
hřiště
plochy sportu a rekreace stav/návrh
chatové a zahrádkářské osady
přírodně rekreační niva Říčky

2.3 Nástroje

2.3.1 Záměry a aktéři

Projekty, studie, soutěže jsou vhodným nástrojem pro komunikaci jednotlivých záměrů mezi městem, zájemníky a veřejností. Pro vyvážený a kvalitní rozvoj území je vhodné záměry řešit od soutěže přes studii k projektu. Každá etapa záměru vyžaduje jiný přístup, komplexnost řešení a zároveň podrobnost. Pro předpokládané záměry je vhodné mít připravený ideový podklad, návrh zadání tak, aby bylo možné operativně reagovat na požadavky a potenciály v území.

Záměry města by neměly opomíjet zájmy vlastníků v území a potřeby občanů a uživatelů a zajistit jejich účast v procesu přípravy záměrů. Aktéři a komunity jsou v procesu přípravy záměru cennou zpětnou vazbou, která pomáhá směřovat prostředky v synergii s budoucími uživateli.

Uvedené záměry a aktéři jsou vybráni ve vztahu k předmětu řešení této studie ke dni jejího zpracování.

Potenciál rozvoje je třeba posilovat a usměrňovat tak, aby přinášel co největší prospěch uživatelům města, přinášel zlepšení parametrů veřejné infrastruktury a obecně i kvality života.

Říčka spojující, ÚS veřejného prostranství nábřeží Říčky,

MÚ Šlapanice, DGGG, 02/2018

Studie řeší základní koncepci Říčky v širších vazbách i detailu veřejných prostranství včetně konkrétních snadno realizovatelných zásahů, které mají relativně rychlý dopad na kvalitu prostředí.

Studie stanovuje Říčku jako hlavní přírodní prostranství města, které vytváří jeho liniovou formu. Potvrzuje přírodně rekreační charakter Říčky v části mezi Bedřichovicemi a Šlapanicemi a v říční nivě jižně od Šlapanic.

Stanovuje hlavní napojovací body na strukturu veřejných prostranství a cestní síť v krajině, předkládá hlavní principy řešení areálu cukrovaru a veřejných prostranství mezi cukrovarem a zámkem. Jižně od Bedřichovic vymezuje prostor rekreační louky pro komunitní aktivity, předkládá hlavní principy řešení rozvojové plochy na severovýchodním okraji sídla a vazbu na Podolí.

Témata k řešení:
- koordinovat požadavky na napojení veřejných prostranství, respektovat a rozvíjet přírodně rekreační charakter údolí a nivy Říčky.

Prověřovací studie Dopravní terminál Riegrova,

MÚ Šlapanice, DGGG, 07/2018

Studie řeší úpravu ulice Riegrova mezi ul. Brněnská a Hřbitovní v kontextu s požadavky ÚS Říčka spojující a zároveň tak, aby bylo možné v prostoru křižovatky Riegrova x Hřbitovní umístit obratiště trolejbusu a v profilu ul. Riegrova terminál MHD. Prověřovaná poloha je alternativou ke stávající poloze obratiště trolejbusů v ul. Kalvodova.

Témata k řešení:
- koncepčně prověřit zachování varianty umístění terminálu MHD v ul. Riegrova včetně obratiště trolejbusů, uvést do kontextu ostatních variant řešení.

Sanace areálu bývalého cukrovaru

Odstranění staré ekologické zátěže v bývalém areálu "ICEC - Šlapanice"

Cílem projektu je eliminace zdravotních a ekologických rizik vyplývajících z kontaminace bývalým provozem areálu (Dehtochema). Záměrem města je dosáhnout sanace areálu a jeho přebudování pro potřeby města. K sanaci je určeno cca 40% plochy areálu. Podkladem pro řešení sanace je Aktualizace analýzy rizik areálu ICEC (EPS Bitechnology, 11/2017), předpokládá výslednou změnu využití na občanské využití při aplikaci správních omezení, která jsou požadována zapracovat do územně plánovací dokumentace (způsob zakládání a ochrany staveb, nakládání s podzemními vodami, infiltrace srážkových vod). Správní omezení je požadováno aplikovat i pro zástavbu ul. Tyršova jižně od areálu.

Témata k řešení:
- zohlednit požadavky podmínky využití a prostorového uspořádání areálu vyplývající z parametrů sanace areálu.

Rekultivace řízené skládky Šlapanice

MÚ Šlapanice, GEO test, 05/2019

Záměr navrací území skládky do krajiny, řízená skládka se nachází v místě vytěženého zemníku cihelny. Skládka Šlapanice byla využívána v letech 1992-2018 na ukládání odpadů kategorie S-OO a S-NO, v současné době je kapacita skládky již vyčerpána a od srpna 2018 je ukládání odpadů na skládce ukončeno.

Témata k řešení:
- koordinovat záměr s řešením krajiny a krajinného rozhraní, využít umělou morfologii terénu k aktivaci rekreačního potenciálu lokality.

Ostatní vybrané záměry bytové výstavby a vybavení

Budova MŠ Husova – dvoutřídní MŠ včetně zahrady na křižovatce ul. Husova a Hybešova v objektu bývalé prodejny potravin.

Dům v parku – objekt knihovny a kavárny v areálu městského parku včetně hudebního pavilonu.

Budova v Čechově ulici – novostavba objektu městské policie a komerčních prostor na místě stávajících objektů k demolici.

Rozšíření kapacit zázemí ZŠ Šlapanice – pavilon G, sportovní hala – novostavba sportovní haly v areálu základní školy.

Rozšíření hřbitova – rozšíření plochy hřbitova jižním směrem včetně parkoviště s 50 PS, nová část hřbitova bude obsahovat malé náměstíčko se zvoničkou s dochovaným zvonem z původní márnice.

Brněnská pole - bytový komplex v ulici Brněnská pole realizovaný po etapách od roku 2009 do současnosti.

Výstavba v ul. Ponětovská – zástavba západního svahu mezi ul. Ponětovskou a Dlouhou rodinnými a bytovými domy nevhodného charakteru.

RD Bedřichovice – řadové RD nevhodného charakteru a dopravního řešení za hranou obce v exponované poloze k silnici II/430.

Témata k řešení:
- zohlednit stávající záměry v řešení občanské infrastruktury, případně prověření alternativního využití,
- prověřit podmínky prostorového uspořádání lokalit záměrů bytových komplexů s ohledem na sledovaný charakter lokalit.

Ostatní vybrané záměry dopravní infrastruktury

Rekonstrukce silnice Šlapanice - Brno-Slatina – SÚS JMK připravuje opravu krajské komunikace III/15286, v rámci rekonstrukce bude zrušena zastávka MHD Šlapanice, Hraničky.

Rekonstrukce ulice Švehlova – v úseku mezi ul. Čechova a železniční tratí, základní šířka vozovky 5,5 m v dvoupruhovém uspořádání, zóna 30, podélné parkovací stání ve vybraných místech.

Zklidnění ulice Nádražní - doplnění přechodů s ostrůvky u sokolovny a na křižovatce Karla Čapka x Štefánikova x Nádražní.

Parkoviště v ulici Švehlova – 16 PS za objektem stávajících garáží.

Rekonstrukce ulice Komenského – rekonstrukce komunikace včetně chodníků a opěrných zídek, řešení parkovacích stání a prvků zeleně.

Zpevnění účelové komunikace Švehlova – vlaková zastávka – propojení ulice Švehlova podél železniční trati se zastávkou Šlapanice – zastávka komunikací prioritně pro pěší s omezeným vjezdem osobních vozidel zahrádkářů, případně zemědělské techniky.

Městská minibusová linka Šlapanice, předběžný návrh trasování – trasa pokrývá plošně residenční lokality města, koncovými polohami jsou železniční stanice, železniční zastávka a hřbitov.

Záměry dopravní infrastruktury vyplývající z ÚPD jsou uvedeny v kap. 2.1.3.

Témata k řešení:
- zohlednit stávající záměry v řešení dopravní infrastruktury, případně upřesnění podmínek charakteru veřejných prostranství.

Spolky a aktivity v území

Spolková činnost je generátorem komunitní aktivity ve městě i krajině a potenciálně dotuje programem veřejná prostranství a poptává stavby občanského vybavení.

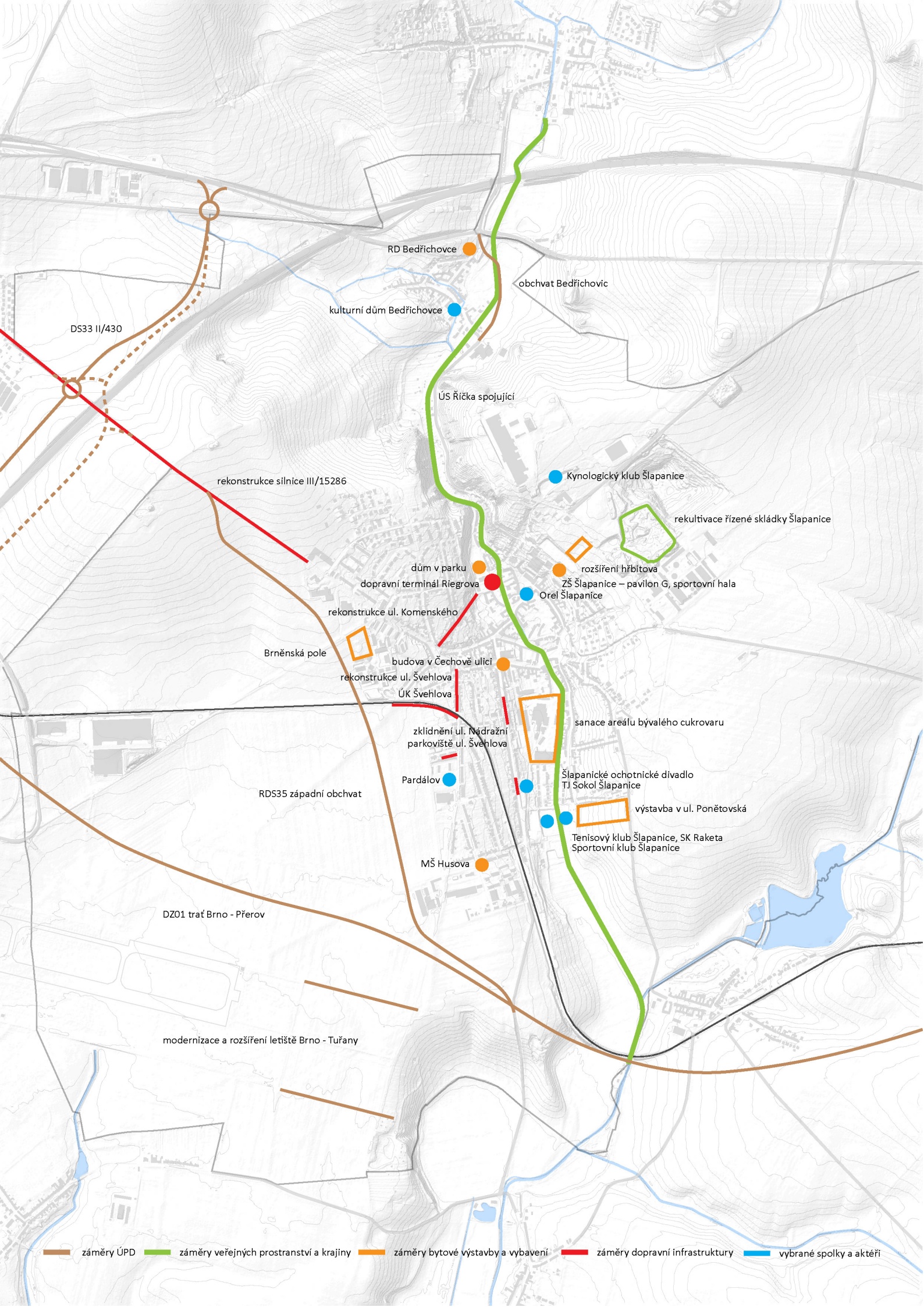
Prostředí města mohou do značné míry ovlivňovat zájemnící a aktivní komunity na základě veřejné diskuze a zájmu o život města. Tato studie je také jedním z iniciačních podkladů města k otevírání diskuzí nad jejími řešeními.

Vyvolání zájmu veřejnosti, nalézání témat a získávání zpětné vazby na základě široké a otevřené diskuze pomáhá tvořit stabilní a přehledné prostředí města, které je již dnes dle výstupů strategického plánu kladně hodnoceno.

Spolkový život Šlapanic a Bedřichovic je bohatý, od kulturních spolků (Hrbatý hrozen, Kavka, Národopisný soubor Vrčka, Šlapanické ochotnické divadlo, Dětský folklorní soubor Relíček), přes spolky sportovní (ATK Šlapanice, Bedřichovický pétanque club 2016, Headis, Kynologický klub, Orel Šlapanice, SK Raketa, SK Šlapanice, Šlapanické mažoretky Sisi, Tenisový klub Šlapanice, TJ Sokol Šlapanice) až po zájmové spolky (Český svaz včelařů Šlapanice, Junák, MHJ HS Šlapanice, Moravský rybářský svaz – PS Šlapanice, PS zdravotně postižených Šlapanice, Skaut ABS, Svaz tělesně postižených v ČR z.s., Vážka Šlapanice, Základní organizace českého zahrádkářského svazu Šlapanice, Speleologický klub Brno, Myslivecká společnost Šlapanice, Přátelé dobrého vína Bedřichovice, SH ČMS - Sbor dobrovolných hasičů Bedřichovice, TJ Bedřichovice, Pardálov a další).

Témata k řešení:
- koordinovat rozvoj veřejných prostranství a vybavení s aktéry v území.

schéma záměrů a aktérů na území města, m 1:20 000 >.


RD Bedřichovce
obchvat Bedřichovic
kulturní dům Bedřichovce
DS33 II/430
ÚS Říčka spojující
Kynologický klub Šlapanice
rekonstrukce silnice III/15286
rekultivace řízené skládky Šlapanice
dům v parku
rozšíření hřbitova
dopravní terminál Riegrova
ZŠ Šlapanice – pavilon G, sportovní hala
Orel Šlapanice
rekonstrukce ul. Komenského
Brněnská pole
budova v Čechově ulici
rekonstrukce ul. Švehlova
ÚK Švehlova
sanace areálu bývalého cukrovaru
zklidnění ul. Nádražní
parkoviště ul. Švehlova
Pardálov
Šlapanické ochotnické divadlo
TJ Sokol Šlapanice
RDS35 západní obchvat
výstavba v ul. Ponětovská
Tenisový klub Šlapanice, SK Raketa
Sportovní klub Šlapanice
MŠ Husova
DZ01 trať Brno - Přerov
modernizace a rozšíření letiště Brno - Tuřany
záměry ÚPD
záměry veřejných prostranství a krajiny
záměry bytové výstavby a vybavení
záměry dopravní infrastruktury
vybrané spolky a aktéři

2.3.2 Rozvoj

Největší potenciál kvalitativního rozvoje města představuje plocha bývalého cukrovaru. Kvantitativní rozvoj města je soustředěn na západní a východní horizont města. Východní horizont zachovává předměstský charakter zástavby, západní horizont našlapuje svým potenciálem k Brnu a tedy k intenzivnějšímu využití.

Transformace areálu bývalého cukrovaru na polyfunkční využití městského charakteru posiluje koncepci lineárního centra města podél Říčky jako prostoru koncentrace občanského vybavení, služeb s podílem bydlení. Podmínkou přestavby území je zajištění opatření statické dopravy, občanského vybavení předškolního vzdělávání a případně zdravotnických služeb. Bude zajištěna veřejná prostupnost území mezi ul. Nádražní a Dlouhá a podél nábřeží Říčky. Parkové plochy budou posilovat fenomén Říčky v území.

Residenční potenciál východního horizontu je dotvářen v návaznosti na stávající veřejnou infrastrukturu a zastavěné území (plochy B20 – B22). Rozvoj jižní části východního horizontu by měl být etapizován směrem od severu (plocha B23). Plocha B25 je rezervou pro rozvojovou politiku města, případně pro tvorbu bytových kapacit. Je doporučeno její udržení jako rezervy a prověřování možností jejího využití. Podmínkou využití plochy B50 je řešení východního dopravního propojení, realizace úseku mezi ul. Jiříkovskou a Ponětovskou. Charakter zástavby rozvojových ploch je stanoven charakterem lokality Jiříkovické předměstí. Residenční potenciál západního horizontu je usměrněn v návaznosti na ul. Brněnská, a tedy dostatečně kapacitní zajištění ploch veřejnou infrastrukturou (plochy B40 – B43). Předpokládá se vytváření polyfunkčního obytného využití, včetně komerčního vybavení, případně služeb charakteru nerušící výroby tak, aby negativně neovlivňovalo obytný charakter prostředí. Charakter zástavby rozvojových ploch v návaznosti na ul. Brněnská je stanoven charakterem lokality Brněnská terasa.

V jižní části západního horizontu je možné doplnění lokálních proluk (plochy B30 a B31) smíšenou obytnou zástavbou. Ostatní rozvojové plochy v lokalitě (plochy B60 a B61) jsou podmíněny zajištěním západního dopravního propojení včetně napojení na ul. Brněnská. Součástí zajištěné dopravní obsluhy území může být napojení z ul. K Letišti, podmínka napojení na ul. Brněnská a tedy na zastavěné území města tím není dotčena z důvodu zajištění funkčních a sociálních vazeb na celek města. Charakter zástavby rozvojových ploch je stanoven charakterem lokality Nádražní terasa.

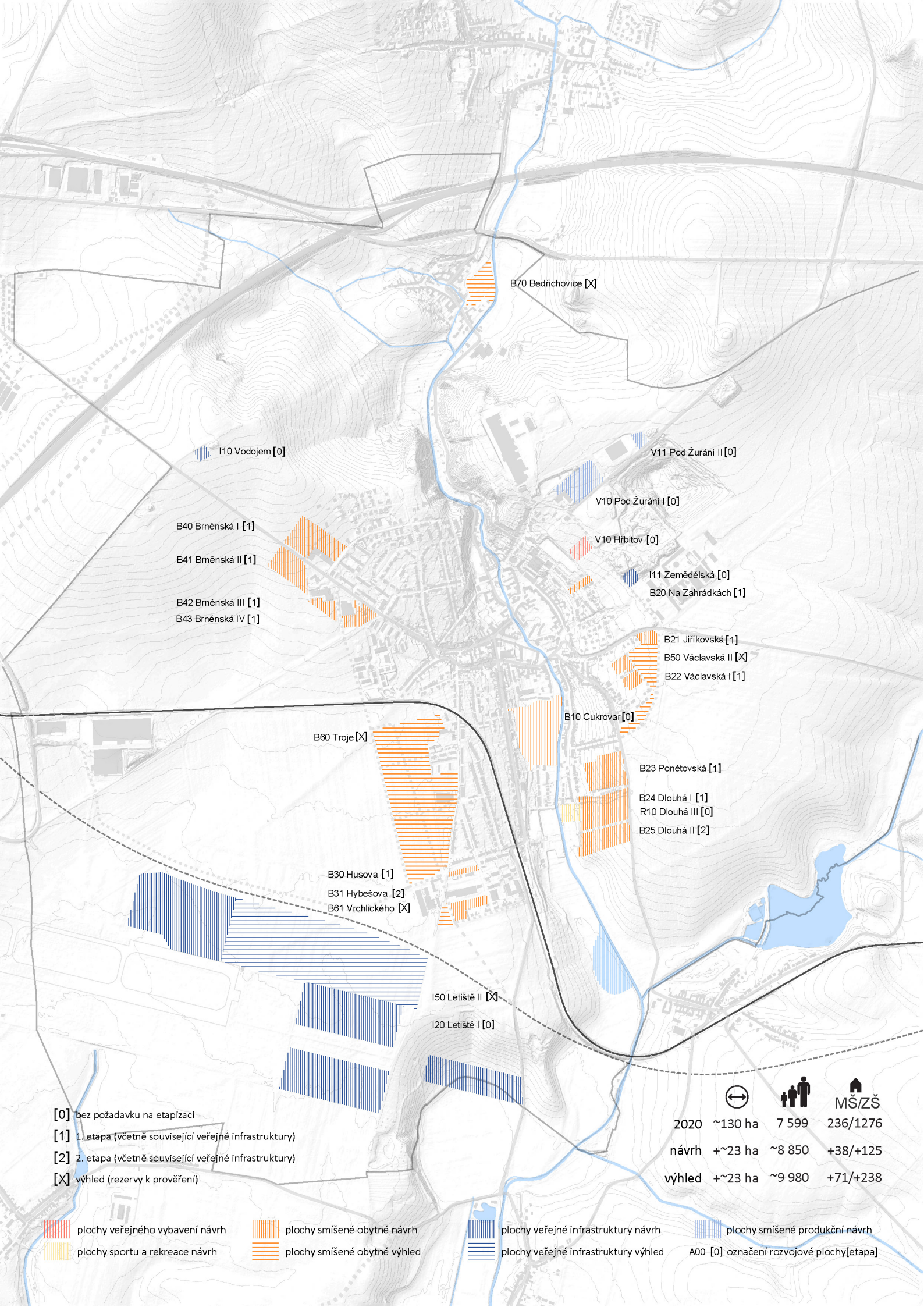
V Bedřichovicích se předpokládá další řešení plochy B70 s ohledem na upřesnění řešení dopravního obchvatu a protipovodňových opatření.

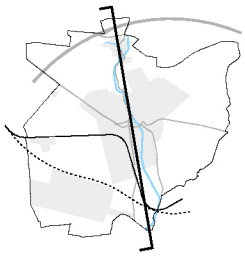
Dle nadřazené ÚPD je předpokládán rozvoj areálu Wienerberger a využití dobývacího prostoru Šlapanice (plochy V10 a V11). Po ukončení těžby bude přehodnocen rozsah a využití ploch areálu a navržena jeho rekultivace přírodě blízkým způsobem a zapojení do krajinného rozhraní města. Pro zajištění rozvoje technické infrastruktury (zkapacitnění vodojemu a technické služby) jsou vymezeny plochy I10 a I11. Pro zajištění rozvoje letiště Brno – Tuřany jsou vymezeny plochy I20 a výhledově I50 v souladu se ZÚR JMK.

Předpokládané kapacity návrhových a výhledových ploch smíšených obytných nepřesáhnou max. cílový počet obyvatel 10 000. Podmínkou realizace jednotlivých rozvojových ploch je zajištění vyvolaných požadavků na dopravní a technickou infrastrukturu, u ploch B10 a B70 i požadavků na celoměstské občanské vybavení.

Témata k řešení:
- koordinovat rozvoj jednotlivých ploch podrobnější dokumentací v kontextu celkové koncepce rozvoje města, dodržet požadavky na charakter zástavby (využití a prostorové uspořádání).

schéma rozvoje území města, m 1:20 000 >
schéma rozvoje území města, pohledy a řezy, m 1:5 000 >>


B70 Bedřichovice [X]
I10 Vodojem [0]
V11 Pod Žurání II [0]
V10 Pod Žurání I [0]
B40 Brněnská I [1]
B41 Brněnská II [1]
V10 Hřbitov [0]
I11 Zemědělská [0]
B20 Na Zahrádkách [1]
B42 Brněnská III [1]
B43 Brněnská IV [1]
B21 Jiříkovská [1]
B50 Václavská II [X]
B22 Václavská I [1]
B10 Cukrovar [0]
B60 Troje [X]
B23 Ponětovská [1]
B24 Dlouhá I [1]
R10 Dlouhá III [0]
B25 Dlouhá II [2]
B30 Husova [1]
B31 Hybešova [2]
B61 Vrchlického [X]
I50 Letiště II [X]
I20 Letiště I [0]
[0] bez požadavku na etapizaci
[1] 1. etapa (včetně související veřejné infrastruktury)
[2] 2. etapa (včetně související veřejné infrastruktury)
[X] výhled (rezervy k prověření)
MŠ/ZŠ
2020 ~130 ha 7 599 236/1276
návrh +~23 ha ~8 850 +38/+125
výhled +~23 ha ~9 980 +71/+238
plochy veřejného vybavení návrh
plochy smíšené obytné návrh
plochy veřejné infrastruktury návrh
plochy smíšené produkční návrh
plochy sportu a rekreace návrh
plochy smíšené obytné výhled
plochy veřejné infrastruktury výhled
A00 [0] označení rozvojové plochy[etapa]

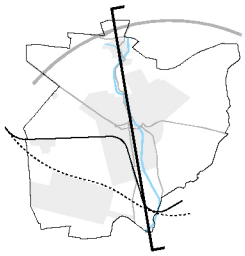


železniční most

železniční trať

nádraží Šlapanice

pohled na východní svah údolí Říčky (západní horizont)



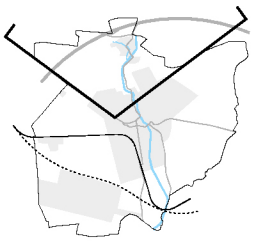
PP Horka

Bedřichovice

mohyla Žuráň

PP Návrší

pohled na západní svah údolí Říčky (východní horizont)



Brněnská

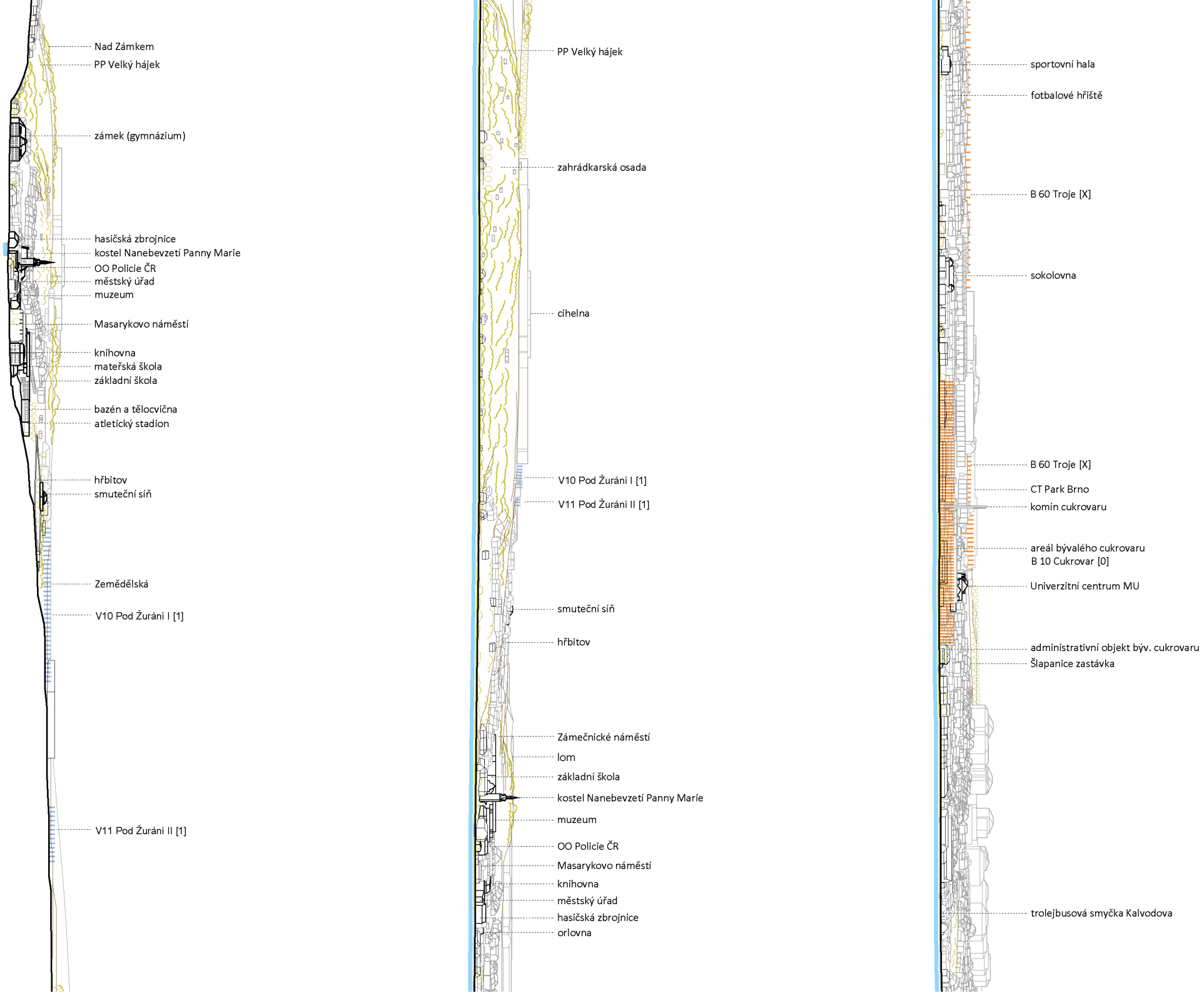
B 40 Brněnská I [1]

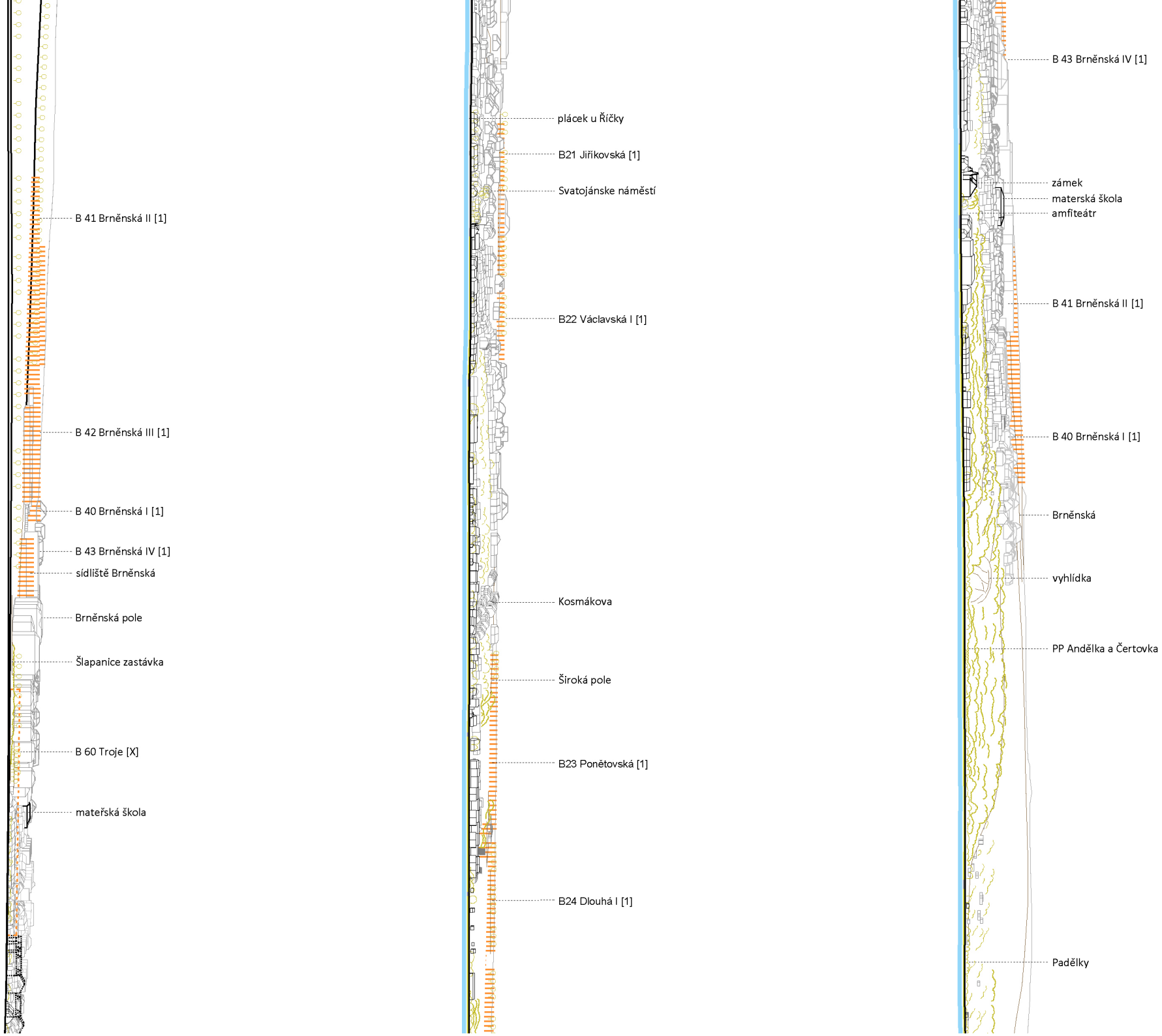
sídliště Brněnská

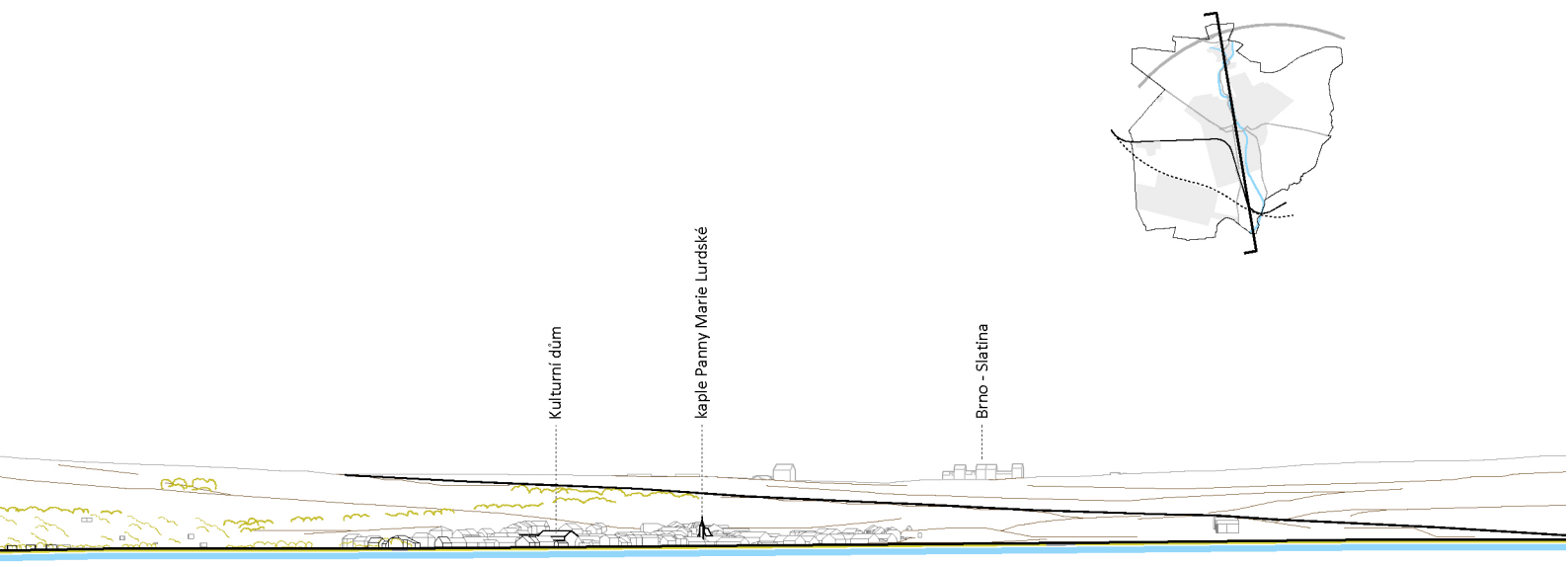
mateřská škola

Sušilova

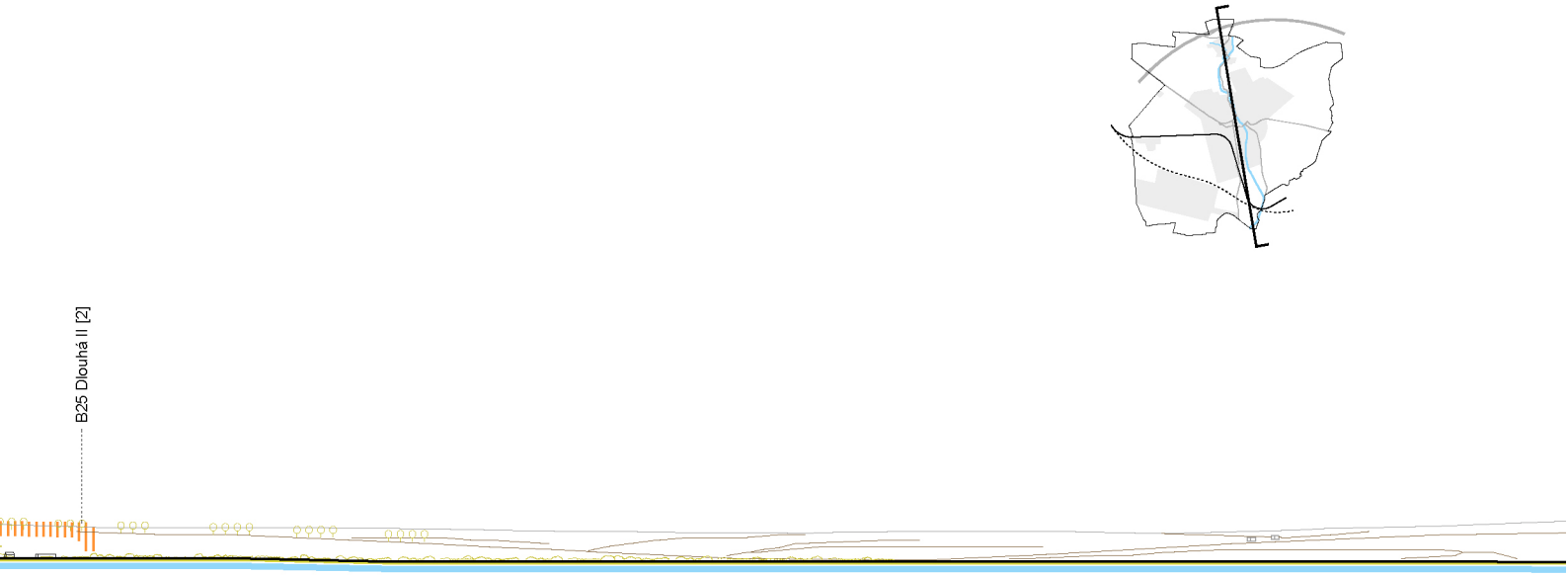
řez Brněnská - historické jádro - Pod Žurání


Nad Zámkem
PP Velký hájek
zámek (gymnázium)
hasičská zbrojnice
kostel Nanebevzetí Panny Marie
OO Policie ČR
městský úřad
muzeum
Masarykovo náměstí
knihovna
mateřská škola
základní škola
bazén a tělocvična
atletický stadion
hřbitov
smuteční síň
Zemědělská
V10 Pod Žuráni I [1]
V11 Pod Žuráni II [1]
PP Velký hájek
zahrádkarská osada
cihelna
V10 Pod Žuráni I [1]
V11 Pod Žuráni II [1]
smuteční síň
hřbitov
Zámečnické náměstí
lom
základní škola
kostel Nanebevzetí Panny Marie
muzeum
OO Policie ČR
Masarykovo náměstí
knihovna
městský úřad
hasičská zbrojnice
orlovna
sportovní hala
fotbalové hřiště
B 60 Troje [X]
sokolovna
B 60 Troje [X]
CT Park Brno
komín cukrovaru
areál bývalého cukrovaru
B 10 Cukrovar [0]
Univerzitní centrum MU
administrativní objekt býv. cukrovaru
Šlapanice zastávka
trolejbusová smyčka Kalvodova

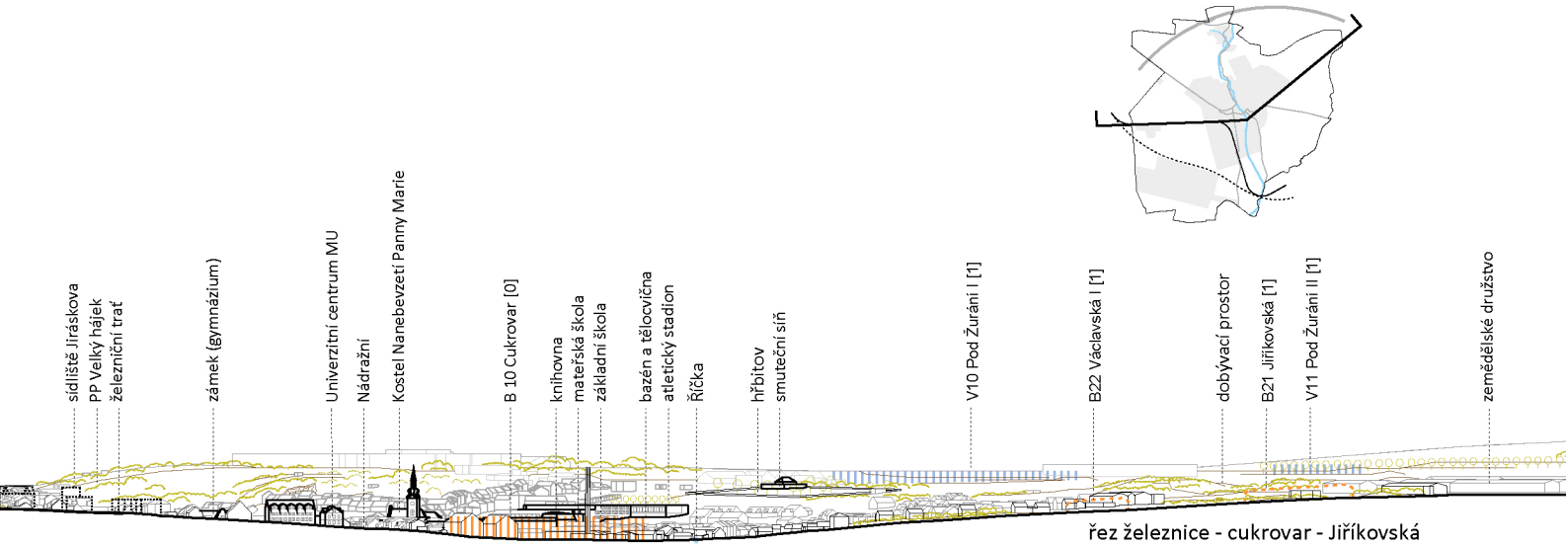

B 41 Brněnská II [1]
B 42 Brněnská III [1]
B 40 Brněnská I [1]
B 43 Brněnská IV [1]
sídliště Brněnská
Brněnská pole
Šlapanice zastávka
B 60 Troje [X]
mateřská škola
plácek u Říčky
B21 Jiřikovská [1]
Svatojánske náměstí
B22 Václavská I [1]
Kosmákova
Široká pole
B23 Ponětovská [1]
B24 Dlouhá I [1]
B 43 Brněnská IV [1]
zámek
materská škola
amfiteátr
B 41 Brněnská II [1]
B 40 Brněnská I [1]
Brněnská
vyhlídka
PP Andělka a Čertovka
Padělky



pohled na východní svah údolí Říčky (západní horizont)



pohled na západní svah údolí Říčky (východní horizont)



řez železnice - cukrovar - Jiříkovská

2.3.3 Doporučení k dalšímu řešení

Zásahy

Základní koncepce rozvoje stanovuje priority v řešení území, na jejím základě jsou vybrány jednotlivé části území k „zásahům" resp. k podrobnějšímu řešení v dalších etapách studie nebo navazujícími dokumentacemi. Zásahy jsou členěny dle rozsahu a významu na měřítka S, M, L, XL. Měřítko S je menšího rozsahu i významu, měřítko M menšího rozsahu s celoměstským významem a měřítko L většího rozsahu s celoměstským významem. Měřítko XL slouží k řešení v širším kontextu a má regionální/nadregionální rozsah a význam, nebo je horizont řešení vzdálený, měřítko XL je nad rámec řešení této studie.

Pro zásahy se předpokládá stanovení koncepce řešení veřejných prostranství včetně řešení dopravní a technické infrastruktury a koncepce charakteru a prostorového uspořádání zástavby.

Některé zásahy pro svou komplexnost a možnosti variant je vhodné prověřit architektonickou soutěží (např. M01 Centrum města, M02 Cukrovar, L01 Park Říčky) a výsledky promítnout do základní koncepce rozvoje. Větší rozvojové celky je vhodné s ohledem na stanovení závazných parametrů veřejné infrastruktury řešit formou regulačního plánu, menší rozvojové plochy pak formou území studie.

U všech zásahů je doporučeno usilovat o spolupráci veřejného a soukromého sektoru včetně participace veřejnosti a stanovit této spolupráci jasný rámec.

Základní témata řešení zásahů jsou následující:

S01 Bedřichovice – struktura zástavby, dopravní řešení, PPO
S02 Městské sady – krajinné řešení, napojení na veřejná prostranství
M01 Centrum – komplexní řešení veřejných prostranství, terminál VHD
M02 Cukrovar – struktura zástavby, využití, dopravní řešení, PPO
M03 Jiříkovské předm. – východního dopravní propojení
M04 Brněnské předm. – struktura zástavby, opatření statické dopravy
L01 Park Říčky – komplexní krajinné řešení, rekreační infrastruktura
L02 Nádražní terasa – západní dopravní propojení, intenzita využití
XL01 Tuřanská plošina – komplexní posouzení možností využití území
XL02 Cihelna – komplexní krajinné řešení rekultivace území

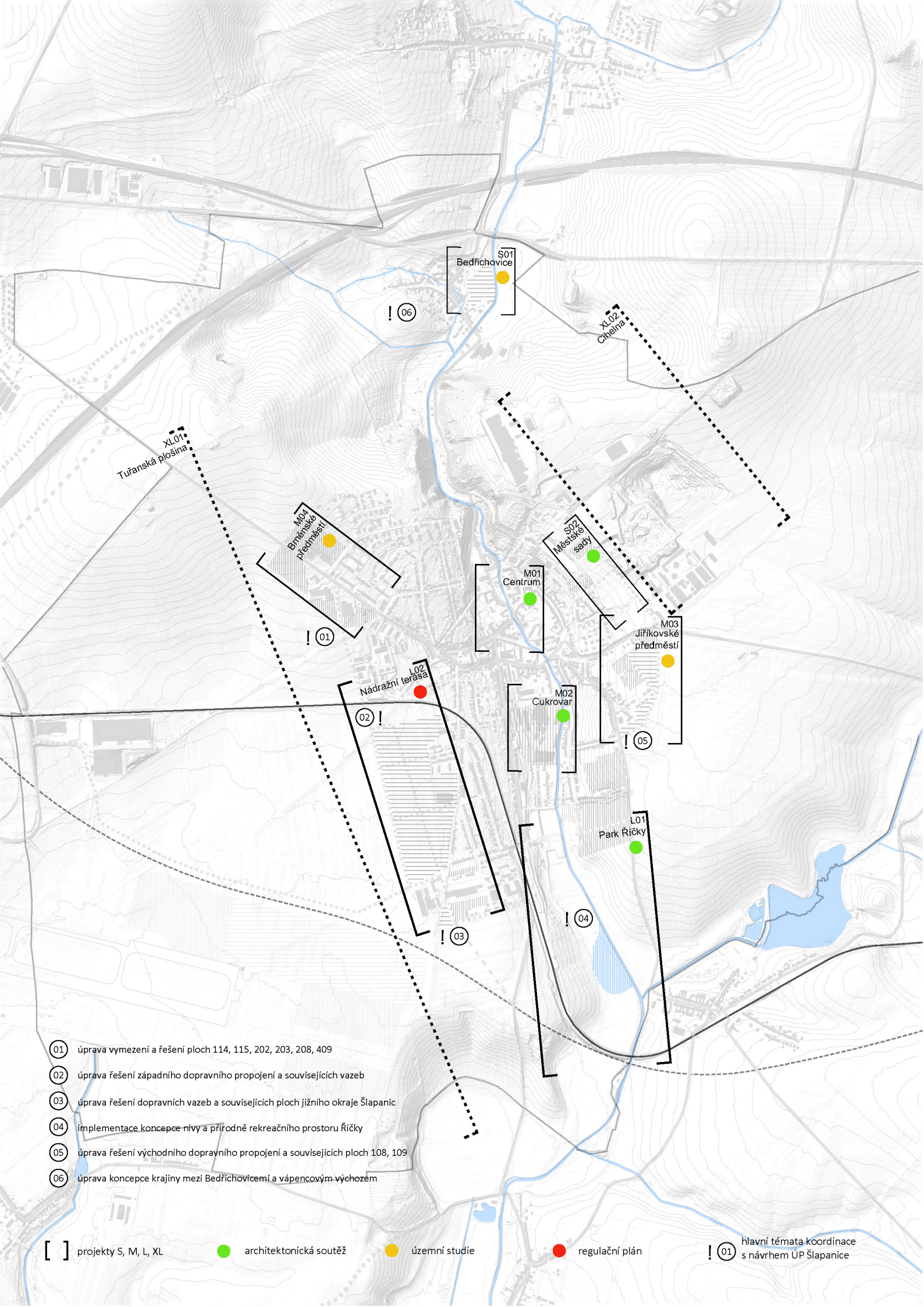
Koordinace s nadřazenou ÚPD

Základní koncepce rozvoje respektuje záměry ZÚR, zejména dopravní infrastruktury nadmístního významu. Je průběžně koordinována s připravovaným územním plánem, v některých lokalitách nabízí alternativní řešení k dalšímu upřesnění. Požadavky na koordinaci s PÚR, ZÚR a územními plány okolních obcí jsou předmětem samostatných kapitol.

S návrhem ÚP je koordinováno zejména řešení rozvojových ploch na východním a západním horizontu města, řešení západního a východního dopravního propojení a návaznosti zastavitelných ploch na vedení technické infrastruktury. Do ploch 115, 207 a 209 je doporučeno stanovit jako podmínku využití plochy realizaci opatření statické dopravy. Samostatným úkolem je implementace koncepce přírodně rekreačního prostoru nivy Říčky a omezení intenzivní zemědělské činnosti. V řešení ÚP je možné reflektovat řešení struktury a prostupnosti krajiny návrhem interakčních prvků jako podpůrných prvků ÚSES.

Témata k řešení:
- v navazující dokumentaci stanovit podrobné požadavky na využití a prostorové uspořádání lokalit „zásahů",
- stanovit požadavky na zadání podrobnějších dokumentací, územní studie, regulačního plánu a zadání architektonické soutěže u vybraných lokalit „zásahů".

schéma zásahů a koordinace s ÚPD, m 1:20 000 >



01 úprava vymezení a řešení ploch 114, 115, 202, 203, 208, 409

02 úprava řešení západního dopravního propojení a souvisejících vazeb

03 úprava řešení dopravních vazeb a souvisejících ploch jižního okraje Šlapanic

04 implementace koncepce nivy a přírodně rekreačního prostoru Říčky

05 úprava řešení východního dopravního propojení a souvisejících ploch 108, 109

06 úprava koncepce krajiny mezi Bedřichovicemi a vápencovým výchozem

[ ] projekty S, M, L, XL

architektonická soutěž

územní studie

regulační plán

! 01 hlavní témata koordinace s návrhem ÚP Šlapanice

Podklady a zdroje

.1 katastrální mapa (CUZK)
.2 Územní plán SÚ Šlapanice, v platném znění (2010)
.3 Politika územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 5, 09/2020
.4 Zásady územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1, 2020
.5 Územní plán Šlapanice, návrh pro veřejné projednání (06/2020)
.6 Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblastí Brno, knesl kynčl architekti s.r.o, 02/2019
.7 Územní studie rozvojových zón letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice, Kovoprojekta Brno, a.s., 12/2006
.8 Strategický plán rozvoje města Šlapanice 2020 – 2025, AQE advisors, a.s., 11/2019
.9 Šlapanický manuál tvorby veřejných prostranství, SŠA, 10/2016
.10 Studie koncepce silniční dopravy, UAD Studio, s.r.o., 2012
.11 Dotazovací průzkum cyklistických preferencí, VUT Brno, FAST, 12/2018
.12 Analýza dopravy v klidu ve městě Šlapanice, VUT Brno, FAST, 03/2019
.13 Dopravní průzkum ve městě Šlapanice, VUT Brno, FAST, 03/2019
.14 Generel bezbariérových tras ve městě Šlapanice, FAST, 01/2019
.15 Podklady pro návrh předpisu pro výpočet odstavných a parkovacích stání, FAST, 01/2019
.16 Studie Odtokové poměry města Šlapanice, ATELIER FONTES, s.r.o., 02/2019
.17 Pasport budov ve správě města Šlapanice
.18 Mapa pozemků ve vlastnictví města Šlapanice
.19 Pasport místních komunikací a dopravního značení obce Šlapanice, MDP GEO, 2019
.20 Mapa zimní údržby komunikací
.21 Pasport inženýrských sítí obce Šlapanice, MDP GEO, 2019
.22 Pasport zeleně obce Šlapanice, MDP GEO, 2019
.23 Městská minibusová linka Šlapanice, předběžný návrh trasování, DPMB, odbor přípravy provozu, 08/2019
.24 DSP Odstranění staré ekologické zátěže v bývalém areálu ICEC Šlapanice, EPS Biotechnology, s.r.o., 12/2017
.25 Říčka spojující, ÚS veřejného prostranství nábřeží Říčky, DGGG, 02/2018
.26 Prověřovací studie Dopravní terminál Riegrova, DGGG, 07/2018
.27 Dopravní studie Slatina – Křehlíkova, matula – projekce dopravních staveb, 06/2018
.28 terénní průzkumy zhotovitele, fotodokumentace zhotovitele
.29 Metodický pokyn Ústavu pro územní rozvoj pro řešení občanského vybavení, Ing. arch. Pavel Tomíšek. aktualizace – Ing. arch. Eva Rozehnalová, Ing. arch. Marie Tomíšková, 11/2010, aktualizace dle doc. Stýbla 2014

ostatní zdroje

.1 webové stránky města Šlapanice (www.slapanice.cz)
.2 Voda v krajině, VÚV TGM (vuv.maps.arcgis.com)
.3 Půda v mapách, data VUMOP (mapy.vumop.cz)
.4 Veřejný registr půdy LPIS (eagri.cz/public/web/mze/farmar/LPIS)

Zkratky

.1 ATS – automatická tlaková stanice
.2 ČS – čerpací stanice
.3 DI – dopravní infrastruktura
.4 HDV – hospodaření s dešťovou vodou
.5 IDS – integrovaný dopravní systém
.6 IZS – integrovaný záchranný systém
.7 JMK – Jihomoravský kraj
.8 K+R – kiss and ride
.9 KI- krajinná infrastruktura
.10 MHD – městská hromadná doprava
.11 OV – občanské vybavení
.12 P+R – park and ride
.13 PPO – protipovodňová ochrana
.14 PS – parkovací stání
.15 PÚR – Politika územního rozvoje
.16 RP – regulační plán
.17 TI – technická infrastruktura
.18 TNV – těžká nákladní vozidla
.19 ÚP – územní plán
.20 ÚPD – územně plánovací dokumentace
.21 ÚS – územní studie
.22 ÚSES – územní systém ekologické stability
.23 VDJ – vodojem
.24 VHD – veřejná hromadná doprava
.25 ZSD – zařízení statické dopravy
.26 ZÚR – Zásady územního rozvoje

Pojmy

.1 dvorcová zástavba (dvorce) - půdorysné uspořádání zástavby do uzavřeného či částečně uzavřeného bloku objektů tvořícího vnitřní dvůr
.2 řadová zástavba (řadový dům) - zástavba tvořící souvislou řadu více než tří domů
.3 individuální zástavba – zástavba samostatných rodinných domů nebo vil v zahradách, oplocení pozemků tvoří uliční čáru
.4 solitérní zástavba (solitérní dům) – zástavba samostatnými objekty ve volné struktuře zástavby, obvykle bez stanovení uliční čáry
.5 areálová zástavba (areál) – ohrazený kompaktní celek zástavby, např. areál občanského vybavení, základní škola, areál zámku atp.
.6 městský charakter – charakter veřejných prostranství a zástavby odpovídající městskému prostředí, zejména podílem zpevněných a nezpevněných ploch, řešením zeleně, mobiliáře a drobné architektury
.7 venkovský charakter - charakter veřejných prostranství a zástavby odpovídající venkovskému prostředí, zejména podílem zpevněných a nezpevněných ploch (travnaté lemy komunikací a zástavby), řešením zeleně, mobiliáře a drobné architektury
.8 příměstský charakter - charakter veřejných prostranství a zástavby odpovídající příměstskému prostředí převážně solitérních staveb nebo současné rodinné zástavby s modernistickým nebo suburbánním řešením veřejných prostranství
.9 charakter – souhrn podstatných vlastností území, jeho části anebo přírodních a lidských prvků, které se v něm vyskytují