

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:	OV/62600-2017/JiR	Městský úřad Šlapanice
Ze dne:	06.01.2020	odbor výstavby
Č. j.:	JMK 26747/2020	pracoviště Opuštěná 9/2
Sp. zn.:	S-JMK 3507/2020	656 70 BRNO
Vyřizuje:	Ing. Lunga	
Telefon:	██████████	
Počet listů:	4	
Počet příloh/listů:	0/0	
Datum:	17.02.2020	

Stanovisko krajského úřadu ke 2. návrhu územního plánu (dále jen ÚP) Šlapanice

Městský úřad Šlapanice, odbor výstavby, jako pořizovatel ÚP Šlapanice, požádal ve smyslu § 50 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon) o vydání stanoviska krajského úřadu ke 2. návrhu ÚP Šlapanice. Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen KrÚ)

s d ě l u j e

po obdržení stanovisek a připomínek, včetně jejich vyhodnocení, po vzájemných konzultacích a po posouzení dle § 50 odst. 7 stavebního zákona následující

s t a n o v i s k o :

1. Základní údaje o 2. návrhu ÚP Šlapanice

Pořizovatel: Městský úřad Šlapanice, odbor výstavby, pracoviště Opuštěná 9/2, Brno

Projektant: Urbanismus, architektura, design – studio, spol. s r.o., Mošnova 3, Brno

Datum zpracování: září 2017

Řešené území: správní území města Šlapanice

2. Posouzení 2. návrhu ÚP Šlapanice z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem

A) Z Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen PÚR ČR) pro území města Šlapanice vyplývá, že území obcí z ORP Šlapanice náleží do OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam; rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi a rychlostními silnicemi, tak I. tranzitním železničním koridorem; sílcí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy. 2. návrh ÚP Šlapanice svým řešením respektuje umístění v metropolitní rozvojové oblasti a upřesňuje vymezení dopravních koridorů řešených v PÚR ČR a následně promítnutých do Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Z PÚR ČR vyplývá pro širší dotčené území požadavek na vymezení koridoru vysokorychlostní tratě VR1 v úseku Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko; pro koridor vysokorychlostní tratě je v ZÚR JMK vymezen koridor územní rezervy, který se správního území města Šlapanice nedotýká, je vymezen na území sousední obce Ponětovice. Dále z PÚR ČR vyplývá požadavek na vymezení koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 v úseku Brno – Přerov (stávající trať č. 300). Posuzovaným návrhem ÚP je vymezen koridor dopravní infrastruktury s označením DZ01 – Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno Přerov“) zpřesňující koridor vymezený v PÚR ČR.

Z předloženého 2. návrhu ÚP Šlapanice je zřejmé, že jsou respektovány či řešeny republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území dle PÚR ČR. V odůvodnění, v kap. A.1 *Řešení požadavků vyplývajících z Politiky územního rozvoje České republiky*, je uvedeno, ve které části návrhu ÚP jsou jednotlivé priority územního plánování řešeny a vyhodnoceno jejich naplnění. Zejména jsou zohledněny bod (16) priorit (tj. při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území), bod (24) priorit (tj. vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury) a bod (27) priorit (tj. vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury). KrÚ z hlediska souladu 2. návrhu ÚP Šlapanice s PÚR ČR nemá připomínky.

KrÚ upozorňuje, že dne 02.09.2019 byla vládou České republiky schválena Aktualizace č. 2 a Aktualizace č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky. Z úplného znění Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 nevyplývají pro 2. návrh ÚP Šlapanice žádné nové požadavky.

- B) Dne 05.10.2016 Zastupitelstvo Jihomoravského kraje vydalo ZÚR JMK, které nabyly účinnosti dne 03.11.2016. V kapitole A ZÚR JMK stanovené priority územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje jsou v řešení předloženého 2. návrhu ÚP Šlapanice zohledněny a upřesněny. V odůvodnění, v kap. A.2 *Řešení požadavků vyplývajících z územně plánovací dokumentace vydané krajem a výčet záležitostí, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje s odůvodněním potřeby jejich vymezení*, je uvedeno, ve které části návrhu ÚP jsou jednotlivé priority územního plánování Jihomoravského kraje řešeny a vyhodnoceno jejich naplnění. Zejména je brán zřetel na bod (4) priorit (tj. nástroji územního plánování vytvářet podmínky k řešení územních dopadů různých forem urbanizace, zejména v území metropolitní rozvojové oblasti Brno), bod (7) priorit (tj. vytvářet územní podmínky pro kvalitní dopravní napojení Jihomoravského kraje na evropskou dopravní síť), bod (8) priorit (tj. vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj provázané dopravní infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje) a bod (14) priorit (tj. podporovat péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje, které vytvářejí charakteristické znaky území).

Z kapitoly B ZÚR JMK pro Šlapanice vyplývá, že správní území města je součástí metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Řešení 2. návrhu ÚP Šlapanice, včetně rozsahu rozvojových ploch (bydlení, občanská vybavenost, sport a rekreace), odpovídá potřebám města situovaného v blízkosti centra metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, které má dobré dopravní napojení (silnice, železnice, hromadná doprava) na centrum. Z odůvodnění je zřejmé, že 2. návrh ÚP Šlapanice řeší všechny relevantní úkoly pro územní plánování vyplývající z umístění Šlapanic v OB3 Brno.

Z kapitoly D ZÚR JMK pro Šlapanice vyplývají následující požadavky na vymezení ploch a koridorů nadmístního významu:

- Vymezit a zpřesnit koridor **celostátní železniční trati DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)** – koridor je vymezen v rozsahu ověřeném zpracovanou studií, koordinovanou s rozvojovými plochami a územními rezervami pro rozvoj letiště Brno Tuřany, od společné hranice Brna a Šlapanic až po kontakt s vymezenou územní rezervou pro obchvat Šlapanic jižně od ul. Husovy, dále je koridor až po hranice katastru vymezen v šířce 200 m.
- Vymezit a zpřesnit koridor **celostátní železniční trati DZ10 Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace** – koridor je zpřesněn dle zpracovávané studie, s vytvořením stanice „Šlapanice – Brněnská Pole“, která zajistí obousměrné vztahy Šlapanice – Brno, Brno – Šlapanice.
- Vymezit a zpřesnit koridor **dálnice DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb** – po zpřesnění koridoru bylo zjištěno, že se záměr nedotýká řešeného území.
- Vymezit a zpřesnit koridor pro přestavbu **krajské silnice DS33 III/15286 Brno, Slatina, obchvat (možné budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)** – návrh ÚP vymezuje zpřesněný koridor s důrazem na minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a zajištění splnění hlukových limitů.
- Vymezit a zpřesnit plochu **letiště DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace** – návrh ÚP vymezuje zpřesněnou plochu včetně zajištění koordinace s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území.
- Vymezit a zpřesnit koridor **TEE13 TS 110/22 kV; TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 kV** – návrh ÚP vymezuje koridor ve shodné šířce 300 m jako ZÚR JMK s ohledem na skutečnost, že na území města zasahuje pouze malá část koridoru pro vedení a zejména trafostanice TS 110/22 kV, v jižní části k. ú. Šlapanice u Brna.

ZÚR JMK dále vymezují vedení krajské sítě cyklistických koridorů, úkolem pro územní plánování je v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí prověřit územní podmínky. Území Šlapanic se dotýká vedení krajského cyklistického koridoru **Troubsko – Brno, Bystrc – Brno, Mokrá Hora – Brno, Soběšice – Adamov – Bílovice nad Svitavou – Brno, Líšeň – Šlapanice**. Cyklistická doprava je v řešeném území navržena jako součást systému dopravních cyklistických tras (zajišťujících dojíždku za prací, do škol atd.) a tras napojujících území na systém tras rekreačních. Ve 2. návrhu ÚP Šlapanice je navrženo celkem 7 dopravních tras pro cyklistickou dopravu. Trasa uvedená v ZÚR JMK není přímo specifikována, dopravní trasy navrhované v ÚP ve směru na Podolí u Brna se na vedení krajského cyklistického koridoru v Líšni napojují, koordinace cyklotras z hlediska širších územních vztahů je tím zabezpečena.

Dále z kapitoly D ZÚR JMK pro Šlapanice vyplývají požadavky na vymezení územních rezerv pro záměry nadmístního významu:

- Vymezit a zpřesnit územní rezervu **železniční trati RDZ04 Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“ ve variantě RDZ04-B** – návrhem ÚP je vymezena územní rezerva RDZ04-B na hranici řešeného území, bez kontaktu na obytné zóny a tedy bez negativních vlivů na životní prostředí. KrÚ upozorňuje, že v návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 01.07.2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SP ŽUB). SP ŽUB byla projednána 30.05.2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu jsou v rámci Aktualizace č. 1 ZÚR JMK navrženy ke zrušení územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“, tzn. v dotčeném území varianty RDZ04-A a RDZ04-B.
- Vymezit a zpřesnit územní rezervu pro rozšíření **dálnice RDS05 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK** – návrh ÚP vymezuje upravený koridor mimo zastavěné plochy, zastavitelné plochy

v návrhu ÚP se vypouští s ohledem na bezprostřední kontakt s trasou. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice s návazností na silniční síť nižší kategorie je podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, která je podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

- Vymezit a zpřesnit územní rezervu **krajské silnice III/4171 Šlapanice, obchvat** – návrh ÚP pro rezervu silnice III/4171 (obchvat Šlapanice) v úseku ul. Brněnská – ul. Husova upravuje dimenzi koridoru v rozsahu prověřeném uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití s tím, že v úseku od připojení na severní úsek ulice Brněnská pole po železniční trať bude koridor využit rovněž pro obsluhu železniční zastávky místní komunikací.
- Vymezit a zpřesnit územní rezervu pro prověření možnosti budoucího využití a umístění **plochy dopravní infrastruktury nadmístního významu RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj** – návrh ÚP vymezuje územní rezervu, včetně koordinace s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území a požadavky na prověření její využitelnosti – využitelnost by měla být zpřesněna na základě nového generelu letiště nebo jiného oborového dokumentu.

Záměry nadmístního významu vymezené ve 2. návrhu ÚP Šlapanice jsou v souladu se ZÚR JMK; dle požadavku kapitoly G ZÚR JMK jsou záměry DZ01, DZ10, DS33 a DL01 ve výrokové části vymezeny jako veřejně prospěšné stavby, ve výkrese veřejně prospěšných staveb však záměr DZ10 a východní část záměru DZ01 nejsou jako veřejně prospěšné stavby vymezeny, tento nesoulad je nutno v návrhu ÚP pro veřejné projednání odstranit. Dle kapitoly H ZÚR JMK jsou záměry koordinovány s řešením na území sousedních obcí. Z kapitoly H.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* nevyplývají pro město Šlapanice žádné požadavky.

2. návrhem ÚP Šlapanice jsou v kapitole C.5.1 *Hlavní zásady uspořádání krajiny* zohledněny požadavky a úkoly vyplývající ze zařazení území do krajinného typu dle kapitoly F *Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení* (území města je dle návrhu ÚP zařazeno do typu 15 Šlapanicko – slavkovského, dle ZÚR JMK je zařazeno i do typu 22 Brněnského, tuto skutečnost je nutno do návrhu ÚP pro veřejné projednání doplnit). 2. návrhem ÚP Šlapanice jsou zohledněny obecné podmínky vyplývající z kapitoly E *Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje*, konkretizovány jsou ve výrokové části návrhu ÚP a podrobně popsány v odůvodnění.

V kapitole I ZÚR JMK jsou vymezeny plochy, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií. Města Šlapanice se týká prověření využití ploch „Územní studií nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Výše citovaná územní studie byla pořízena, možnost využití územní studie byla schválena dne 15.01.2019. Územní studie slouží jako podklad pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, která se v současné době pořizuje. O výběru variant řešení po společném jednání o návrhu bude rozhodovat Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 27.02.2020, předpoklad vydání Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je září 2020.

KrÚ nemá k předloženému 2. návrhu ÚP Šlapanice z hlediska souladu se ZÚR JMK další připomínky.

3. Posouzení 2. návrhu ÚP Šlapanice z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy

Koncepce rozvoje území města obsažená ve 2. návrhu ÚP Šlapanice zajišťuje koordinaci využívání území. Urbanistická koncepce je ovlivněna zejména konfigurací území, charakterem urbanistické struktury, vztahy

k realizované dopravní a technické infrastruktuře a rozvojovými záměry nadmístního významu, navazuje na urbanistickou koncepci založenou v dosud platném územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice. Území města je rozděleno do dvou částí s relativně shodnými charakteristikami urbanistické struktury, ve kterých bude řešen rozvoj aglomeračního významu a vlastní rozvoj sídla. Rozhraní tvoří koridor pro rezervu silničního obchvatu Šlapanic a koridor pro „Modernizaci trati Brno – Přerov“. Rozvojové území aglomeračního významu tvoří potenciál ploch předpokládaného rozvoje mezinárodního letiště Brno – Tuřany, plochy navazují na stabilizovanou plochu letiště a stabilizované plochy podél koridoru pro „Modernizaci trati Brno – Přerov“, rozvoj je koordinován s rozvojovými potenciály na území města Brna. Vlastní rozvoj sídla je řešen v rámci několika vymezených rozvojových území – území jádrové (jako nejvýznamnější koncepční zásah se zde jeví změna účelu využití stávající plochy výroby), území rezidenční – jih (nejvýznamnější je rozšíření ploch pro sportovní, relaxační a pohybové aktivity), území rezidenční – východ, území rezidenční – sever, území rezidenční – západ (v těchto částech se předpokládá zejména rozvoj bydlení), území rezidenční – Bedřichovice (předpokládá se zde doplnění a uzavření zastavěného území). V území produkčním – jih je rozvoj podmíněn koordinací dopravních systémů v navazujícím území jižně katastrálního území Šlapanice u Brna – „Modernizace trati Brno – Přerov“, potřeba, příp. poloha prodloužení silnice II/152 (v ZÚR JMK záměr RDS32), poloha obchvatu Šlapanic. V území produkčním – východ jsou respektovány plochy zemědělské výroby, těžby a navazujícího areálu výroby pálené krytiny, přičemž část vytěženého dobývacího prostoru bude využívána jako skládka tuhého komunálního odpadu; výhodou lokality je samostatné komunikační připojení na silnici II/430. V území produkčním Brněnská pláň jsou řešeny plochy smíšené a komerční služby charakteru výroby. Vymezení rozvojových území aglomeračního významu je koordinováno s rozvojem města Brna, rozvoj vlastního sídla nemá vliv na možnosti využívání území z hlediska širších územních vztahů.

Dopravní infrastruktura má v řešeném území specifické postavení. Územím prochází tahy významných dopravních cest, které jsou součástí sítě transevropských koridorů, případně sítě republikové. V území je také významná část mezinárodního letiště Brno. Základem pro koncepci dopravy v řešeném území jsou ZÚR JMK, které vymezují výše uvedené dopravní koridory a plochy a rezervy nadmístního významu. Navržená koncepce dopravy vychází z polohy výše vymezených koridorů, které jsou v podrobnosti ÚP zpřesněny, zejména na základě technického prověření. Cílem vymezení územních rezerv je prověřit možnosti budoucího využití ploch a koridorů, v takto upřesněných rezervách nejsou vymezeny žádné návrhové plochy. Koridory a plochy silniční a železniční dopravy jsou zpřesněny v území tak, aby řešení bylo koordinováno s řešením sousedních sídel. Pro územní rezervu obchvatu Šlapanic v úseku ul. Brněnská – ul. Husova se upravuje dimenze koridoru na území Šlapanic v rozsahu prověřeném uspořádáním ploch s rozdílným způsobem využití a územních rezerv. Koncepčním záměrem návrhu ÚP je uspořádat silniční síť tak, aby byla rezerva realizována etapově jako komunikace místního významu funkční skupiny C, s cílem rozložit dopravní zátěže a směřovat je k cílům pracovních příležitostí jak v řešeném území, tak ve městě Brně. Rozhodující je vytváření co nejpřímějších vazeb města s jádrem aglomerace a jeho rozvojovým potenciálem. Jedná se především o radiály směrem k ulici Evropské – v prostoru Tuřanské pláně v souběhu s koridorem pro „Modernizaci trati Brno – Přerov“ a v prostoru Brněnské pláně ve směru od ul. Brněnské. Koncepce železniční dopravy je jednoznačně vymezena v ZÚR JMK a je promítnuta a zpřesněna v řešení 2. návrhu ÚP Šlapanice, koordinace využívání území je zabezpečena. Plocha DL01 je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaný v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území. Vymezená plocha pro možný rozvoj letiště DL01 i územní rezerva RDL01 jsou koordinovány s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území Šlapanicka, prioritně s koridorem pro „Modernizaci trati Brno – Přerov“ a územní

rezervou pro vysokorychlostní trať VRT Šlapanice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) tak, aby byly zajištěny podmínky pro kolejové napojení letiště na železniční síť a krajské město Brno.

Cyklistická doprava je v řešeném území navržena jako součást systému dopravních cyklistických tras (zajišťujících dojíždku za prací, do škol atd.) a tras napojujících území na systém tras rekreačních. Ve 2. návrhu ÚP Šlapanice je navrženo celkem 7 dopravních tras pro cyklistickou dopravu, systém je založen na koordinaci tras v rámci širších vztahů. Trasy jsou řešeny tak, že jsou napojeny, resp. pokračují na území sousedních obcí, zejména města Brna. KrÚ nemá k zajištění koordinace využívání území u dopravní infrastruktury připomínky.

Zásobování el. energií je v současné době řešeno z kmenového vedení V320 z rozvodny 110/22 kV Sokolnice. Výhledově je nezbytné řešit zásobování novým napájecím vedením pro vybudování nové rozvodny 110 kV „Šlapanice“, v souladu se ZÚR JMK je pro něj vymezen koridor; napájecí vedení bude odbočkou z vedení 110 kV v okolí rozvodny Sokolnice. Vedení 110 kV je uvažováno v trase stávajícího vedení VN 22 kV (V320), a to v úseku od rozvodny 400/110 kV Sokolnice až po plánovanou rozvodnu na území města Šlapanice.

V současné době jsou Šlapanice napojeny na zemní plyn VTL plynovodem z dálkovodu Příbor – Brno, který je uložen souběžně s dálnicí mezi Brnem a Šlapanicemi, a napojením na VTL plynovod vedený z Jiřkovic. V návrhovém období se nepočítá s budováním nových zařízení, pro přeložku VTL plynovodu ve východní části města, která souvisí s využitím rozvojových ploch pro rezidenční funkce, je vymezen odpovídající koridor.

Šlapanice jsou nyní zásobovány vodou z vodojemu 2 x 1000 m³. Vodojem je situován severozápadně od Šlapanic, zásobován je přes síť brněnského vodovodu. Kapacita stávajícího vodovodního rozvodu pro Šlapanicko je již značně vyčerpaná, výhledově je nutné její posílení. Pro toto výhledové posílení jsou v návrhu ÚP uvedeny 3 možné alternativy, prozatím nebylo rozhodnuto o nejhodnější variantě. Odvádění splaškových vod se provádí do kmenové stoky FII, jejíž trasa je situována v souběhu s Říčkou. Kmenová stoka FII začíná v Líšni, pokračuje přes Podolí, Bedřichovice, Šlapanice a je zakončena na ČS Ponětovice, odkud jsou vody čerpány na ústřední ČOV Modřice. Systém odvádění splaškových vod zůstává zachován, trasy nově navrhovaných splaškových stok pro rozvojové plochy jsou umístěny v koridorech veřejných dopravních pásů. Vzhledem k rozvojovým záměrům v řešeném území lze předpokládat, že v budoucnu bude nutné na ČS Ponětovice navrhnout příslušná technická opatření, která by umožnila bezproblémové čerpání narůstajícího množství odpadních vod. Město Šlapanice má vybudovanou dešťovou kanalizaci a dešťové vody z města jsou pak zaústěny do Říčky. Shodně budou řešeny i návrhové plochy bezprostředně navazující na zastavěné území města a zastavitelné plochy v prostoru mezi Šlapanicemi a Bedřichovicemi. Zásadní pro všechny zastavitelné plochy bude plnění podmínky uvedené v regulativech, tj. technicky zajistit zasakování vody na pozemcích a realizace retenčních nádrží. KrÚ nemá k zajištění koordinace využívání území u technické infrastruktury připomínky.

Koncepce uspořádání krajiny obsahuje především obecná pravidla pro uspořádání území s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních a estetických hodnot krajiny. Věcné řešení zohledňuje přírodní podmínky území, limity využití území a aktuální stav jeho využití a je koordinováno s urbanistickou koncepcí a koncepcí veřejné infrastruktury. Z hlediska přírodních podmínek je uspořádání krajiny výrazně ovlivněno především geomorfologií terénu. Šlapanicko je součástí Pracké pahorkatiny charakterizované jako členitá bezlesá pahorkatina. Nejvýraznějším krajinným fenoménem je údolí Říčky s malými lokalitami lesních porostů a krajinné zeleně na svazích. Údolí působí sevřeně jako zelený klín, který proniká prakticky až do centra města Šlapanice. Je nezbytné, aby si část sevřeného údolí včetně svahů zachovala svůj přírodní charakter. Zástavba v údolí Říčky, která vznikla pro účel individuální rekreace, by se dle návrhu ÚP proto neměla dál rozšiřovat. Relativně přírodnější charakter Říčky a jejího okolí bude rozvíjen v jižní části katastru,

který zůstane nezastavěný s ohledem na očekávané zatížení hlukem. Krajinný ráz je také spojen s Krajinnou památkovou zónou Bojiště bitvy u Slavkova. Jeden z problémů uchování krajinného rázu, zejména v okolí Žuráně, je řešení střetu mezi uchováním krajinného rázu v pohledovém segmentu směrem ke Šlapanicím a plochami těžby, vč. navazujících ploch výroby. 2. návrh ÚP Šlapanice proto vymezuje přírodní plochy na rekultivovaném území těžby jako základ přírodní pohledové bariéry, která by měla ve výhledu zaclonit areál zemědělské výroby.

Hlavním východiskem pro řešení ÚSES v území jsou ZÚR JMK, územně analytické podklady ORP Šlapanice, platný územní plán pro město Šlapanice, Sjednocený generel ÚSES pro území okresu Brno-venkov z roku 2002 a územní plány sousedních obcí. V odůvodnění ÚP Šlapanice je nutno vypustit jako podklad „Koncepční vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES Jihomoravského kraje“, tento podklad je nahrazen závaznými ZÚR JMK. Dle řešení ZÚR JMK se na území města skladebné části regionální a nadregionální úrovně nevyskytují. Výsledná koncepce řešení ÚSES tedy obsahuje vymezení skladebných částí reprezentativních mezofilních a hydrofilních větví místního ÚSES. V severní části řešeného území jsou vymezeny lokální biokoridory LBK 1 a LBK 2 a lokální biocentrum LBC 2, tyto prvky jsou koordinovány s řešením návrhu ÚP Podolí. Po východní hranici k. ú. Šlapanice u Brna jsou vymezeny lokální biokoridory LBK 14 a LBK 15, dále jsou na hranici vymezena lokální biocentra LBC 11 a LBC 13, řešení je koordinováno s ÚP obce Jiříkovice a ÚPN SÚ Ponětovice. V jižní části řešeného území vymezené lokální biokoridory LBK 9 a LBK 11 jsou koordinovány s řešením ÚP obce Kobylnice. KrÚ nemá ke koordinaci ÚSES z hlediska širších územních vztahů jiné připomínky.

S přihlédnutím ke skutečnosti, že se u žádné z navrhovaných rozvojových ploch nepředpokládá dopad na území sousedních obcí, nemá KrÚ z hlediska zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vztahy ke 2. návrhu ÚP Šlapanice další připomínky.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. arch. Eva Hamrlová, v. r.
vedoucí odboru