

ZMĚNY A DOPLŇKY V ÚZEMNÍM PLÁNU MĚSTA BRNA

(územní plán města Brna byl schválen již před pěti lety)

Územní plán města Brna byl schválen 3.11.1994. Páté výročí platnosti tohoto dokumentu vybízí k hodnocení jeho funkčnosti či stability.

Úvodem je nezbytné alespoň v krátkosti zrekapitulovat genezi vzniku Územního plánu, neboť kontext mezi předpoklady pro jeho zpracování a výsledkem má některé zvláštnosti, které se poněkud vymykají standardním postupům.

V roce 1991 z iniciativy Útvaru hlavního architekta (pořizovatele Územního plánu města Brna) byly zahájeny práce na analýze stavu a potřeb města v nových společenskoeconomických podmínkách. Analýza pak vyústila do materiálu s názvem Zásady územního rozvoje, který byl poměrně široce diskutován zvláště s městskými částmi, které se v něm pokoušely uplatnit specifika svých území, navazujících mnohdy na přerušený historický vývoj původních obcí, zejména však formulovat představu o svém vlastním rozvoji. Zásady územního rozvoje se po formální stránce v podstatě ztotožnily s územními a hospodářskými zásadami a takto byly projednávány a schváleny v radě města v březnu 1993. Práce na územním plánu pak byly zahájeny v srpnu 1993. Záměr schválit Územní plán do konce volebního období, tj. podzimu 1994, ponechával poměrně velmi malý časový prostor na vlastní zpracování dokumentace, předpokládáme-li, že čas nezbytný na projednání konceptu a návrhu bývá mnohdy delší než čas na vlastní zpracování.

Z předchozího vyplývá, že například nebyly vůbec zpracovány průzkumy a rozborů a analýza stavu a potřeb města nemohla, jak se později ukázalo, nahradit územně technickou část průzkumů a rozborů. Dalším nedostatkem, dle našeho soudu daleko vážnějším, byla skutečnost, že souběžně s územním plánem města nebyly zahájeny práce na dokumentaci Brněnské sídelní regionální aglomerace. Přestože zpracovatel pochopitelně přihlížel k vazbám jak na příměstské území s nejtěsnějšími provozními a prostorovými vztahy, tak na širší území se silnými sídelními vztahy k městu, nemohl suplovat plnohodnotnou práci na koncepci VÚC.

Koncept byl zpracován ve variantách a předán pořizovateli 30.12.1993. Projednávání konceptu bylo spojeno s veřejnými besedami s veřejností i organizacemi. Souborné stanovisko bylo schváleno Zastupitelstvem města v květnu 1994. Projednávání návrhu bylo zahájeno v srpnu 1994.

Územní plán byl zpracován digitálně (domníváme se, že takto jako první schválená ÚPD v ČR). To umožnilo výkresy, dokumentující koncepci rozvoje města v měř. 1:25 000 doplnit tzv. Plánem využití území v měřítku 1:5000, ve kterém byla podrobněji uvedena regulace území – účel využití ploch včetně limitů intenzity jejich využití a všech dalších limitů. Podrobnost tohoto měřítka na jedné straně umožnila občanům města identifikovat a konfrontovat své zájmy s navrženým rozvojem nebo limity a omezení, na straně druhé se objevila řada připomínek, které neměly s celkovou koncepcí rozvoje města, kterou územní plán především vymezuje, nic společného. Přesto se domníváme, že zpracování Plánu využití území v měřítku 1:5000 bylo velmi účelné. V současné době to je právě tento plán, který je průběž-

jsou v průběhu platnosti územního plánu odhalovány, vyplývají z absence průzkumů a rozborů, jak jsme již v úvodu konstatovali.

Je pochopitelné, že v období, kdy byl územní plán zpracováván, nebylo možno odhadnout míru rozvoje, charakter změn jak hospodářských, tak společenských, ale zejména vlastnických. Některé plochy navržené k rozvoji, které byly identifikovány jako plochy s předpoklady přednostní urbanizace, byly (a některé ještě stále jsou) dlouhodobě blokovány nevyřešenými restitučními nároky nebo soudními spory (kupodivu se tak děje i v plochách stávajících koridorů technické infrastruktury města), což brání zainvestování řady rozvojových ploch novou infrastrukturou. Důsledkem je pak tlak na využití i drobných lokalit s vyřešenými vlastnickými vztahy, které v návrhu územního plánu nebyly zahrnuty. Z následujícího rozboru je zřejmé, o jaký charakter změn se jedná.

Změnami územního plánu se změnilo i poměry návrhových ploch, zejména ve prospěch funkcí bydlení, zeleně a dopravy na úkor ploch ZPF, individuální rekreace a ploch pracovních aktivit. Největší úby-

Funkce	Úbytek (ha)	Přírůstek (ha)
ZPF	101,63	0
bydlení	0	101,41
zeleně	0	17,04
individuální rekreace	19,11	0
občanská vybavenost	0,49	0
smíšené funkce	0	7,01
pracovní aktivity	25,24	0
rekreace	0	2,54
zvláštní plochy	1,72	0
doprava	0	20,51
zemědělská výroba	0,33	0
technická vybavenost	0	0,1
celkem	148,52	148,52

ně aktualizován změnami a doplňky, a který je trvale vystaven pro potřeby veřejnosti; pochopitelně, že je také trvale konfrontován se skutečným stavem funkčního využití území a prostorového uspořádání. Podrobnost vyjádření je účelná zejména pro ta území, která nejsou pokryta podrobnější územně plánovací dokumentací, a přesto je u nich nezbytné návrhy stavebníků korigovat jak z hlediska účelu využití území, tak intenzity předpokládaného zastavění. Nedostatky ve vyjádření zejména stávajícího stavu území, které

tek je v plochách ZPF, největší nárůst v plochách bydlení.

Za podrobnější rozbor stojí problematika bydlení. Územní plán města Brna v roce 1994 obsahoval 253 návrhových ploch bydlení o celkové výměře 465,81 ha. Stav ke konci r. 1998 představoval 290 návrhových ploch o celkové výměře 567,22 ha, tzn. nárůst o téměř 22% ploch.

V průběhu let 1995–1998 bylo z navržených ploch pro bydlení vyčerpáno 51,74 ha (realizované a rozestavěné loka-

Rok	Skutečnost	Návrh (prognóza) vývoje obyvatelstva v územním plánu	Rozdíl skutečnost – návrh
1995	387 570	394 283	-5 384
1996	387 570	395 812	-8 242
1997	385 866	397 465	-11 599
2000		403 110	
2005		412 654	
2010		420 509	

lity a vydaná územní rozhodnutí nebo stavební povolení). Reálný zájem investorů je zaznamenán na dalších 169 ha, kde probíhá předprojektová příprava. Celkem je tedy možno předpokládat vyčerpání 221 ha ploch, což představuje 39% z celkem navržených ploch pro bydlení, včetně od-souhlasených změn.

Zajímavé se čerpání ploch pro bydlení a tedy přírůstek nových bytů na těchto plochách jeví v kontextu demografického vývoje.

Z uvedených čísel (na jedné straně využití bezmála 40%, ploch navržených pro funkci bydlení, a na straně druhé nezanedbatelný úbytek obyvatel) vyplývá, že dochází k poměrně značné strukturální změně ve stávajících obytných plochách, zejména úbytku bytů ve prospěch jiných funkcí (i když celkový charakter obytných zón zůstává zachován), ale také ke zvýšení plošného standardu bytů – přírůstek bytů se převážně týká kategorie rodinných domů.

Platnost územního plánu je ovšem dána i stabilitou celkové koncepce. Obdobně jako ve všech velkoměstech, i v Brně je jedním z rozhodujících prvků koncepce dopravní systém, který byl, je a bude tou složkou, která je v kontextu rozvoje měst prověřována nejvíce, ať již se jedná o automobilovou dopravu, ale i o koncepci železniční

dopravy (60 let prověřovaná, zpochybňovaná a znovu potvrzovaná koncepce přestavby železničního uzlu Brno s fenoménem přesunu hlavního osobního nádraží), ve které varianty tras vysokorychlostních tratí vytvářejí řadu dalších kombinací s územními nároky, které v územním plánu nebyly navrženy. Přesto po dobu platnosti územního plánu nedošlo k podstatnému přehodnocení koncepce dopravních systémů, i když (a to je pochopitelné), s ohledem na obrovský nárůst automobilové dopravy se průběžně zkoumají možnosti nových tras komunikačního skeletu města. Zaznamenáváme ale také návraty k záměrům, které byly „odvrhnuty“ těsně před zpracováním územního plánu jako nepřijatelné (např. další dopravní přechod biokoridoru řeky Svratky od Brněnských veletrhů směrem jižním), objevuje se i řada námětů na podpovrchová řešení jako požadavky městských částí, které existenci komunikací celoměstského významu ve svém území podmiňují požadavkem na vedení komunikací celoměstského významu v tunelu.

Připravované změny významnějšího rázu ovšem vyplývají i ze zcela nových možností vymezení rozvojových ploch s dopadem na koncepci urbanistického řešení významných částí města. To se přede-

vším týká možnosti získání ploch vojenského letiště v Černovicích, jejichž poloha ve struktuře města je pro urbanizaci zvláště příznivá, ale také přehodnocení ploch v okolí civilního letiště. Připravuje se pořízení doplňku územního plánu právě pro tento jihovýchodní sektor města.

Jednou ze stěžejních složek územního plánu jsou pochopitelně regulace, jejichž verbální vyjádření je součástí vyhlášky, kterou jsou vymezeny závazné části územního plánu. I v této části územního plánu došlo k řadě změn, ve snaze postihnout všechny možnosti, kterými by bylo možno zejména zabránit vzniku staveb s nepříznivým dopadem na okolí. V současné době se ovšem začíná diskutovat nad tím, zda stále další prohlubování a zpodrobnování regulací je nečiní méně pochopitelnými a zda jejich používání je skutečně účinnější.

Územní plán města se pochopitelně nemohl stát dokonalým dokumentem, nicméně praxe potvrzuje, že vymezení celkové koncepce a hlavních rozvojových směrů bylo správné a že plán vytvořil kvalitní předpoklady pro rozvoj města.

*Milada Bláhová
Antonín Hladík*