

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA

Textová část Odůvodnění

Příloha č. 7

Kapitola 19 Vyhodnocení připomínek

Svazek Pb15 *(bez osobních údajů)*

11/2024

- a) Veřejné projednání Konceptu ÚPmB (2011)
2 svazky (Pa1 a Pa2) + 9 souhrnů podání (SP1 až SP9)
- b) Veřejné projednání Návrhu ÚPmB (2020)**
20 svazků (Pb1 až Pb20)
- c) Opakované veřejné projednání Návrhu ÚPmB (červen 2021)
1 svazek (Pc1)
- d) Opakované veřejné projednání Návrhu ÚPmB (prosinec 2021)
1 svazek (Pd1)
- e) Návrh ÚPmB pro společné jednání (2024)
12 svazků (Pe1 až Pe12)
- f) Veřejné projednání Návrhu ÚPmB (2024)
2 svazky (Pf1 až Pf2)

Záznam o účinnosti
Územní plán města Brna

<i>Správní orgán příslušný k vydání Územního plánu města Brna:</i> Zastupitelstvo města Brna	<i>Podpis oprávněné osoby a razítko:</i>
<i>Datum nabytí účinnosti:</i>	
<i>Pořizovatel:</i> Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje	
<i>Oprávněná osoba pořizovatele:</i> Mgr. Viktor Poledník	
<i>Funkce oprávněné osoby:</i> vedoucí Odboru územního plánování a rozvoje MMB	



nmb1es773968b6

4580

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Datum dne: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0280548
PRH:

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Vlastník nemovitosti p.č. [redacted] v KÚ Bohunice

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Starý Lískovec

Katastrální území

Starý Lískovec

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Nová komunikace za bytovými domy Souhrady k vlakovému terminálu Starý Lískovec

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Cítím se být dotčen a nesouhlasím plánovanou výstavbou nové příjezdové komunikace k vlakovému terminálu Starý Lískovec mezi bytovými domy Souhrady a rodinnými domky U Leskavy z důvodu zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého nedalekého bydlení a zejména životního prostředí.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

Požaduji zrušení této komunikace v celém rozsahu a dopravní obsluhu terminálu realizovat po existující komunikaci U Leskavy.

v Brně dne 28.6.2020

Podpis: [redacted]

MMB/0280548/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se doporučuje nevyhovět.

V rámci připomínky je požadováno zrušení koridoru veřejného prostranství propojujícího terminál ve Starém Lískovci s ulicí Elišky Přemyslovny a dopravní obsluhu terminálu realizovat po existující komunikaci U Leskavy.

Toto propojení bylo územně prověřeno a je jediným možným v případě, že bude potřeba navýšit kapacitu zajiždějících a ukončených spojů v terminálu i ve vztahu s obsluhou zastávky na železniční trati. Jelikož je terminál součástí textové části Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, lze jisté navýšení předpokládat i ve vazbě na okolní obce v rámci brněnské aglomerace. Komunikaci v ulici U Leskavy nelze kapacitně rozšířit nebo upravit s ohledem na blízkost zástavby rodinných domů. Kolem koridoru veřejného prostranství navazují rozsáhlejší plochy městské zeleně Z, které je možno i nadále využívat pro potřeby občanů a v těchto plochách realizovat zařízení pro rekreaci obyvatel. Pro úplnost uvádíme, že až v rámci projektové dokumentace je možno navrhnout konkrétní opatření.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es773968b9

NÁMITKA

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0280549

PRJ:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Starý Lískovec

Katastrální území

Starý Lískovec

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

SL-3

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Cítím se být dotčen a nesouhlasím s masivní plánovanou výstavbou v rozvojovém území v těsné blízkosti MČ Brno-Bohunice s označením SL-3 s neomezenou výškou budov z důvodu zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého bydlení a zejména životního prostředí.

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Požaduji snížit výšku budov na max. C/v5.

Podmínit výstavbu vyřešením dopravy, zkapacitněním křižovatky Osová x U Penzionu x Pod Nemocnicí a tuto skutečnost uvést na kartu lokality k dopravě.

v Brno dne 28.6.2020

Podpis:

MMB/0280549/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s výstavbou v rozvojovém území SL-3 Západní brána. Požadujete výškovou úroveň snížit C/v7 na max. úroveň výšky C/v5.

Lokalita Západní brána představuje význačný bod při vjezdu do Brna od západu a byla proto vybrána jako vhodná pro umístění výškových staveb. Se snižováním výškové úrovně staveb na hladinu 5 či nižší se nepočítá. Zajištění dopravy v klidu (parkování, odstavení vozidel pro návštěvníky lokality) musí být zajištěno pro konkrétní velikost a umístění stavby. Zpravidla se řeší při návrhu výškových staveb podzemními garážemi. Lokalita má výbornou dostupnost i pro veřejnou dopravu.

V rámci připomínky je vysloven požadavek na doplnění podmínky do karty lokality SL-3, a to podmínit výstavbu zkapacitněním křižovatky Osová – U Penzionu – Pod Nemocnicí.

Stavební plochy jsou vymezeny již v současném územním plánu. Pro dopravní obsluhu je navržen systém dopravní obsluhy území.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Návrh dopravní infrastruktury odpovídá navrženému zatížení a nutným podmiňujícím investicím do veřejné infrastruktury.

Pokud by vyvstal požadavek na doplnění sítě, byl by předmětem Návrhu a v příslušných kartách lokalit uveden.

Pokud se jedná o „zkapacitnění“ stávající křižovatky, tak toto je možné v rámci obecných podmínek i bez uvedení podmínky v územním plánu.

Z tohoto důvodu nelze požadavek zohlednit.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es773968d9

4589

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0280577

Příl.:

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-střed

Katastrální území

Štýřice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Rozvojová plocha Sty-3; Sty-4; Sty-8

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Cítím se být dotčen plánovanou změnou a plánovanou výstavbou v těsné blízkosti MČ Brno-Bohunice v lokalitě Sty-3; Sty-4; Sty-8 z důvodu zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého bydlení a zejména životního prostředí.

Konkrétně nesouhlasím s masovou výstavbou ve výše zmíněných lokalitách a vyvedení veškeré automobilové dopravy do ulice Jihlavská a Kamenice v Bohunicích.

Požaduji svést dopravu z těchto lokalit do ulice Vídeňská, a nikoliv do komunikací Jihlavská a Kamenice

Nesouhlasím s novým dopravním napojením z bývalé Khonovy cihelny na ulici Jihlavskou (ke krematoriu).

Žádám umožnit průjezd po nové páteřní komunikaci Sty/2 přes Červený kopec pouze pro MHD a toto omezení uvést do karty lokality k dopravě.

v Brno dne 29.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0280577/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Sty-4:

Plochy B/r2 v lokalitě Sty-4 jsou jako návrhová stavební plocha BC s IPP 0,5 již dnes vymezeny v platném ÚPmB. Využití dle specifikace "r2" odpovídá IPP o hodnotě 0,5. Dopravní zatížení proto je bilancováno již v platném ÚPmB pro v něm navrženou silniční síť. V novém ÚP nedochází v lokalitě Be-4 k navýšení intenzity cílového využití území.

Sty-3, Sty-8:

Pro předmětné území byla v roce 2017 vypracována prof. Ing. arch. Petrem Pelčákem územní studie Červený kopec, která byla schválena jako územně plánovací podklad pro nový územní plán.

Oproti platnému ÚPmB dochází k navýšení intenzity využití v zejména v lokalitě Sty-3. Dopravní obsluha celého území a napojení na nadřazenou silniční síť byla prověřena v této studii s návrhem nezbytného nového dopravní napojení lokality v oblasti Kohnovy cihelny do ulice Jihlavská. Návrh nového ÚP toto dopravní napojení převzal, tj. rozvoj území navrhl ve všech prověřených souvislostech pro bilancované dopravní zatížení z rozvojových lokalit.

S ohledem na celkovou problematiku území v lokalitě Sty-3 (nutnost alespoň částečné sanace ekologické zátěže dle návrhu Rizikové analýzy, nutnost výstavby kapacitního dopravního napojení do ulice Jihlavská), která vyžaduje finančně nákladné podmiňující investice je pro stavební rozvoj v lokalitě podstatná celková ekonomická vyváženost. Proto je žádoucí rozvoj stavebního využití v území Sty-3 neomezovat a vycházet z územní studie.

Na základě požadavku MČ Brno-střed dojde k redukci rozsahu lokality Sty-3; v místě zahrádek na městských pozemcích bude zčásti rozšířena plocha zeleně na úkor plochy stavební, smíšené obytné C. Do 1. opakovaného veřejného projednání v červnu 2021 byl Návrh ÚP předložen s lokalitou Sty-3 v upravené podobě.

Plocha V/v3 v lokalitě Sty-8 je jako návrhová stavební plocha (a to pro veřejnou vybavenost) již dnes vymezena v platném ÚPmB. V novém ÚP nedochází ke změně pro stavební využití území, to je pro rozvoj stavebního využití určeno již dnes.

V původně projednávaném Návrhu ÚP v červnu 2020 byly v lokalitě Sty-8 zčásti vymezeny i plochy pro bydlení B/v3 a B/r2; plocha B/v3 při severním okraji lokality (na pozemku parc. č. 1057 k. ú. Štýřice v majetku smB) pro záměr výstavby bydlení pro seniory v celoměstském zájmu v rámci potřeb bydlení pro specifické skupiny obyvatel.

Na základě požadavků místní samosprávy MČ Brno - střed byl dán pokyn na redukci rozsahu lokality Sty-8 při jejím západním okraji tak, že nově lokalita nebude zasahovat na katastrální území Pisárky: v místě zahrádek na městských pozemcích bude plocha B/r2 při západním okraji lokality změněna na plochu městské zeleně Z.

Na základě rozhodnutí Rady města Brna (RMB), které přijala na schůzi RMB č.R8/127 zahájené dne 20.1.2021 s pokračováním dne 25.1.2021, uplatnil určený zastupitel, radní pro územní plánování RNDr. Filip Chvátal, PhD. u pořizovatele připravovaného Územního plánu města Brna – Odboru územního plánování a rozvoje MMB, ve smyslu § 53 odst. (1) zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podnět, aby vyhodnocení výsledků projednání dokončil v souladu s doporučením RMB. RMB doporučila řešení u problematických oblastí rozvoje města stěžejního charakteru: I přesto, že by bylo možné odborně doporučit řešení popisované výše s ponecháním ploch B a Z na pozemku parc. č. 1057 k. ú. Štýřice (jak bylo prověřeno v ÚS), pořizovatel dává pokyn vymežit v návrhové lokalitě Sty-8 při ulici Červený kopec stavební využití území pouze pro funkci veřejné vybavenosti tj. zachovat řešení dle projednaného Konceptu nového ÚP; vše v souladu s podnětem určeného zastupitele. Převzetím řešení dle Konceptu ÚP dojde ke změně původní plochy B/r2 na plochu městské zeleně Z a naopak původní severní pás plochy městské zeleně Z a původní plocha B/v3 budou zahrnuty do plochy V/v3. Vytvoření pásu zeleně v severním okraji lokality v kontaktu s Kamennou kolonií bude obsaženo v kartě lokality.Sty-8.

Do 1. opakovaného veřejného projednání v červnu 2021 byl Návrh ÚP předložen s lokalitou Sty-8 v upravené podobě.

Nelze vyhovět požadavku na snížení výškové úrovně v lokalitách, rozvoj území jako provázaného celku by byl ekonomicky nerealizovatelný.

Je požadována úprava provozu na záměru Sty/2 pouze pro vozidla MHD a záchranných složek. Požadavek je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a týká se úpravy organizace dopravy na konkrétní komunikaci.

Je požadováno svedení dopravy z Rozvojových lokalit Sty-3, Sty-4 a Sty-8 pouze do ulice Vídeňské, a ne do komunikací v ulici Jihlavské a Kamenice (vysloven nesouhlas s připojením lokality bývalé Kohnovy cihelny na ulici Jihlavskou).

Z územního hlediska je nezbytné zajištění připojení Rozvojových lokalit Sty-3, Sty-4 a Sty-8 na systém komunikací, sloužících především k zajištění lokálních dopravních vazeb pro možnost obsluhy území. Z tohoto důvodu je žádoucí je v území ponechat.

Propojení území je zajištěno systémem místních komunikací v ploše veřejných prostranství, obecně není předpokládáno „protažení“ sběrné komunikace územím. I význam záměru Sty/2 je doporučeno následně dopravně-inženýrsky posoudit, za účelem případného omezení individuální dopravy.

To, jakým způsobem bude stavebně-technicky komunikace provedena a jakým způsobem upraven budoucí provoz na tomto propojení není předmětem řešení územního plánu, ale úpravy organizace dopravy, která stanoví podmínky provozu, případně zamezí průjezdu některému typu dopravy.

Z hlediska zmiňovaného přetížení komunikací uvádíme, že celkový návrh byl posouzen modelem dopravy, který potvrdil funkčnost navrženého systému dopravní obsluhy a uvažovaného zatížení. Do doby realizace celého systému je nutné vyhodnotit jednotlivé záměry ve vztahu k aktuálnímu stavu v území v rámci konkrétních povolenacích řízení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Vyhodnocení doplňujeme o informaci, že v Návrhu nového UP 2024 v rozvojové lokalitě Sty-3 došlo ke změně na základě konkrétního požadavku určeného zastupitele na "zachování funkční plochy sportu v lokalitě Červený kopec při ulici Vinohrady" uplatněného dopisem z 10. března 2023. Změna spočívá ve vymezení návrhové plochy občanské vybavenosti - sport (OS.V4) v místě stávajícího hřiště v nároží ulic Stráž a Vinohrady. Plocha OS je součástí rozvojové lokality Sty-3.

Vyhodnocení doplňujeme o informaci, že v Návrhu nového UP 2024 v daném území došlo na základě Pokynu č.6 Zastupitelstva města Brna ze dne 21.06.2022, který zní: Důkladné opakované posouzení připomínek městských částí z veřejného projednání, tj. na základě uplatněné připomínky místní samosprávy městské části Brno-střed a jejího následného zpřesnění, k úpravě návrhu nového ÚP 2024. Změna spočívá ve zmenšení rozsahu rozvojové lokality Sty-8 v její severní části (přilehlé k zástavbě v ulici Kamenná čtvrť) a vložení pásu návrhové plochy všeobecné zeleně.



mmb1es773968de

4590

NÁMITKA

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Doloženo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0280583

PMI:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-Bohunice, Brno-St. Lískovec

Katastrální území

Bohunice, St. Lískovec

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)Rozvojová plocha **Be-1**Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Cítím se být dotčen plánovanou změnou a plánovanou výstavbou v lokalitě Be-1 z důvodu extrémního zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého nedalekého bydlení.

Konkrétně nesouhlasím s plánovanou výstavbou v areálu bývalé zahradnické školy a přilehlých pozemcích. Navrhuji změnu ploch z B/v3; B/v4 a C/k4 nově na B/r1.

Dále nesouhlasím s plánovanou bytovou zástavbou na poli mezi potokem Leskava a ulicí Dvořiště (pod ulicí Souhrady). Konkrétně navrhuji v západní části plánované změny a plánované výstavby v lokalitě Be-1 změnit plochu z B/v4 nově na plochu zeleně „Z“ – tedy zachovat stávající stav, který je i v dosud platném územním plánu.

v Brně dne 28.6.2020

Podpis:

MMB/0280583/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je k západní části lokality Be-1 uvedeno také mezitímní pracovní vyhodnocení z r. 2020:

K lokalitě Be-1 uplatnila připomínky MČ Brno-Bohunice s požadavkem na zachování stavu dle platného ÚPmB na území jižně ulice Lány (zachování nestavební plochy ZPF) a ke způsobu a rozsahu využití ploch bydlení jižně ulice Dvořiště, a nesouhlas se stavebním rozvojem jižně ulice Dvořiště uplatnila MČ Brno-Starý Lískovec. Pořizovatel MČ vyhovuje v níže popsaném rozsahu takto:

S ohledem na požadavek MČ Brno-Bohunice dává pořizovatel pokyn v části lokality Be-1 (území jižně ulice Lány) v Návrhu nového ÚPmB ponechat pouze stabilizovanou plochu V/v3 a plochu přestavby C/k4 včetně ploch veřejných prostranství kolem těchto ploch s tím, že plocha C/k4 bude vymezená jako C/k3. Místo zastavitelné plochy B/r2, B/v3 a B/k4 budou vymezeny nestavební plochy s územní rezervou pro bydlení. Ponechána bude pouze část plochy B/r2 v zastavěném území u nároží plochy komunikace a prostranství místního významu (zahrnující zčásti pozemek parc. č.911/11 k. ú. Bohunice), a to v rozsahu, který odpovídá stabilizované ploše BC v platném ÚPmB. Dořešeny budou zbytkové plochy stávající stabilizované plochy OS z platného ÚPmB tak, aby neznemožnily sledovat budoucí záměry v lokalitě.

U západní části lokality Be-1 se pořizovatel ztotožňuje s požadavkem MČ Brno-Starý Lískovec na zachování nestavebního využití pro plochu zeleně alespoň na území MC Brno-Starý Lískovec. Pro rozvoj jižně ulice Dvořiště by mělo být určeno pouze území MČ Brno-Bohunice, k. ú. Bohunice. S ohledem na hlukové podmínky v území by plochy měly být vymezeny plochy smíšené obytné C, které umožňují bydlení.

Na základě rozhodnutí Rady města Brna (RMB), které přijala na schůzi RMB č. R8/127 zahájené dne 20.1.2021 s pokračováním dne 25.1.2021, uplatnil určený zastupitel, radní pro územní plánování RNDr. Filip Chvátal, PhD. u pořizovatele připravovaného Územního plánu města Brna – Odboru územního plánování a rozvoje MMB, ve smyslu § 53 odst. (1) zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podnět, aby vyhodnocení výsledků projednání dokončil v souladu s doporučením RMB. RMB doporučila řešení u problematických oblastí rozvoje města stěžejního charakteru.

I přesto, že by bylo možné odborně doporučit řešení popisované výše s ponecháním plochy městské zeleně a namítajícím vyhovět, pořizovatel dává pokyn:

- vymežit v západní části lokality Be-1 na k.ú. Starý Lískovec místo plochy B/v4 plochu smíšenou obytnou C/v4 a omezit průjezd prodloužené ulice Dvořiště směrem k ulici U Leskavy;*
- změnit podél jižní strany ul. Dvořiště a Vyhlídalova (na k. ú. Bohunice a části k. ú. Starý Lískovec) změnit plochu B/v2 na B/r2,*

vše v souladu s podnětem určeného zastupitele.

K další úpravě návrhu ÚP oproti výše uvedenému došlo po 1. opakovaném veřejném projednání v západní části lokality Be-1. Konečné vyhodnocení se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

K lokalitě Be-1 uplatnila připomínky MČ Brno-Bohunice s požadavkem na zachování stavu dle platného ÚPmB na území jižně ulice Lány (zachování nestavební plochy ZPF) a ke způsobu a rozsahu využití ploch bydlení jižně ulice Dvořiště, a nesouhlas se stavebním rozvojem jižně ulice Dvořiště uplatnila MČ Brno-Starý Lískovec. Pořizovatel MČ vyhovuje v níže popsaném rozsahu takto:

S ohledem na požadavek MČ Brno-Bohunice dává pořizovatel pokyn v části lokality Be-1 (území jižně ulice Lány) v Návrhu nového ÚPmB ponechat pouze stabilizovanou plochu V/v3 a plochu přestavby C/k4 včetně ploch veřejných prostranství kolem těchto ploch s tím, že plocha C/k4 bude vymezená jako C/k3. Místo zastavitelné plochy B/r2, B/v3 a B/k4 budou

vymezeny nestavební plochy s územní rezervou pro bydlení. Ponechána bude pouze část plochy B/r2 v zastavěném území u nároží plochy komunikace a prostranství místního významu (zahrnující zčásti pozemek parc. č.911/11 k. ú. Bohunice), a to v rozsahu, který odpovídá stabilizované ploše BC v platném ÚPmB. Dořešeny budou zbytkové plochy stávající stabilizované plochy OS z platného ÚPmB tak, aby neznemožnily sledovat budoucí záměry v lokalitě.

Západní část lokality Be-1 byla na základě podnětu určeného zastupitele (viz popsáno výše) pro 1. opakované veřejné projednání upravena.

Na základě připomínek MČ doručených při 1. opakovaném veřejném projednání se určený zastupitel navrženým řešením západní části lokality Be-1 znovu zabýval a uplatnil v procesu vyhodnocování výsledků projednání dopisem 0553430/2021 ze dne 25.10.2021 (doplňujícím doporučení uplatněná dopisy č.j. MMB/0477610/2021 ze dne 13.9.2021 a č.j. MMB/0526164/2021 ze dne 8.10.2021) k lokalitě Be-1 na základě doporučení RMB R8/177 ze dne 20.10.2021 podnět na zohlednění místních zájmů MČ Brno – Bohunice a MČ Brno-Starý Lískovec, a to na omezení rozsahu návrhové stavební plochy C/v4 při západním okraji lokality a vymezení návrhové plochy městské zeleně. Městské části jsou dle Statutu města Brna oprávněny uplatňovat právo na místní samosprávu ve specifickém režimu prostřednictvím vyjádření k projednávaným územně plánovacím dokumentacím.

Na základě výsledků projednání byly místní zájmy obou městských částí MČ Brno-Bohunice a MČ Brno - Starý Lískovec alespoň částečně zohledněny a Návrh pro 2. opakované veřejné projednání byl upraven.

Redukcí rozsahu původně vymezených stavebních ploch ve východní části lokality Be-1 (obsaženo již v I. upraveném návrhu) i touto úpravou v západní části lokality předloženou ve II. upraveném návrhu je částečně připomínka zohledněna.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V západní části rozvojové lokality Be-1 na k. ú. Starý Lískovec došlo na základě konkrétního pokynu určeného zastupitele Ing. arch. Petra Bořeckého, radního pro územní plánování, který u uplatnil pořizovatele, k úpravě návrhu nového ÚP 2024 spočívající v rozšíření návrhové plochy smíšené obytné na úkor původní funkční plochy městské zeleně (Z); určený zastupitel svůj požadavek odůvodnil „zájmem města na využití území okolo přístupové komunikace k terminálu IDS Starý Lískovec, který vyplývá ze ZÚR JMK, a který bude upřednostněn před místními zájmy obou MČ“.

Připomínka je nadále částečně zohledněna, a to redukcí rozsahu původně vymezených stavebních ploch ve východní části lokality Be-1.

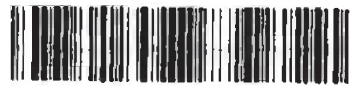
Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0280589/2020

lístky: 1 přílohy:

druh: 11/av:



mmb 1es773968e4

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

4597

NÁMITKA

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Doslo dne: 30.06.2020

C.j. MMB: 0280589

Pril:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Bohunice

Katastrální území

Bohunice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Rozvojová plocha Be-4

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Cítím se být dotčen plánovanou změnou a plánovanou výstavbou v lokalitě Be-4 z důvodu zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého bydlení a zejména životního prostředí.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

Konkrétně nesouhlasím se zástavbou a likvidací existujícího vzrostlého lesíku.

Požaduji změnit část navržené plochy C/k3 (lesík) dle skutečného faktického využití území, a to na Z (plochy městské zeleně)

v Brně dne 28.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0280589/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s rušením plochy městské zeleně ve střední části lokality Be-4.

Střední část rozvojové lokality mezi ulicemi Pod Nemocnicí a Jihlavská bude v délce asi 340 m vymezena jako městská zeleň. Východní část lokality s původní a novější zástavbou podél ulic Jihlavská a Na Pískové cestě bude vyznačena jako plocha pro bydlení B/k3. V západní části lokality bude místo plochy dopravy v místě stávajících garáží vymezena plocha smíšená obytná C/k3. Umožní zastavět a rozvíjet zbývající volné část plochy C. Zachování stávajících garáží bude zmíněno v textové části ÚPmB v kartě lokalit.

Pruh zeleně mezi Jihlavskou a Pod Nemocnicí zůstane zachovaný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0280603/2020

listy: 1 přílohy:

druh: 11/sv:



mmb1es773968fb

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

4592

NÁMITKA

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Doblo dne: 30-06-2020

C.j. MMB: 0280603

PHI:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Bohunice

Katastrální území

Bohunice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Rozvojová plocha **Be-6**

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Cítím se být dotčen plánovanou změnou a plánovanou výstavbou v lokalitě Be-6 z důvodu extrémního zvýšení dopravy, prašnosti, hluku a tím i snížení kvality mého bydlení.

Konkrétně nesouhlasím s plánovanou výstavbou v západní části lokality a požaduji změnit strukturu zástavby na rezidenční nízkopodlažní z B/v4 na B/r2.

Dále požaduji umožnit průjezd po nové páteřní komunikaci Sty/2 přes Červený kopec pouze pro MHD (zákaz průjezdu automobilové dopravy lokalitou) a toto omezení uvést do karty lokality k dopravě.

Dále požaduji před realizací páteřní komunikace Sty/2 Červený kopec rozšíření komunikace Kamenice v celé délce na 4 pruhy.

Nesouhlasím s dopravním napojením z bývalé Khonovy cihelny na ulici Jihlavskou (ke krematoriu).

Dále požaduji směřování automobilové dopravy z oblasti bývalého hliňiště Khonovy cihelny do ulice Vídeňská, tzn. vedení veškeré automobilové dopravy z nové výstavby v k. ú. Štýřice do ulice Vídeňská, nikoliv do ulice Jihlavská.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

v *Brno* dne 28.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0280603/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Území lokality Be-6 je dlouhodobě sledováno pro rozvoj bydlení již v platném ÚPmB. V novém ÚP návrh prostorové specifikace zástavby (tj. i výšková úroveň) v plochách bydlení vychází z Územní studie Červený kopec (Pelčák a partner architekti, s.r.o 11/2017), s navrženým využitím ploch pro převážně zástavbu rodinného charakteru B/r2, při západní části ulic Vinohrady jsou plochy B/v4 určena pro zástavbu bytovou.

ÚS cílové řešení zpřesnila včetně návrhu prostorových regulativů zástavby. Návrh struktury B/v4 uplatněný v novém ÚP odpovídá v územní studii navrženému IPP, typu zástavby a počtu nadzemních podlaží.

ÚS navrhla omezení průjezdu komunikací Vinohrady výhradně pro vozidla MHD a IZS, vlastní realizace dopravních opatření přísluší dotčenému orgánu na úseku organizace dopravy a dopravní značení v terénu a je nad rámec možností ÚP.

Ulice Kamenice je vyznačena ve výkrese 2.2 Souhrnný výkres dopravy jako systémová sběrná komunikace, její konkrétní šířkové parametry nejsou předmětem řešení v ÚP.

Dopravní zatížení k oblasti bývalé Kohnovy cihelny z lokality Sty-3 (k. ú. Štýřice) není možné vést do ulice Vídeňská po stávajících komunikacích, které tomu kapacitně ani šířkově nevyhovují a procházejí přes stabilizovaná území. Nové dopravní napojení vyplývá z prověření v ÚS a není možné lokalitu Sty-3 rozvíjet bez přímého napojení do ulice Jihlavská.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es773969e7

NÁMITKA

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Datum dne: 30-06-2020

C.j. MMB: 0280863

Příl.:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem občan města Brna

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-Bohunice

Katastrální území

Bohunice,

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Plocha mezi ulicí Osová a Pod Nemocnicí - lesík

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Zjistil jsem, že existující lesík mezi ulicí Osovou a Pod Nemocnicí naproti prodejně Lidl v Bohunicích nemá žádné označení, resp. je veden asi jako veřejné prostranství. S tím nesouhlasím.

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Tento lesík má velký význam pro kvalitu bydlení a životní prostředí v této oblasti.

Proto požaduji změnit tuto plochu na plochu městské zeleně – Z.

v Brně dne 28.6.2020

Podpis:

MMB/0280863/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka nesouhlasí se zařazením lesíku mezi ul. Osovou a ul. Pod nemocnicí do plochy veřejného prostranství a požaduje změnit tuto plochu na plochu městské zeleně - Z.

Zpracovatel stanovil minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Ve výčtu ploch, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou uvedeny plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně). Pokud tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím.

Vzhledem k podstatnému významu zelených ploch v rámci města bude zpracovateli udělen pokyn upravit vymezení ploch v zastavěném území města, které naplňují účel využití těchto ploch bez ohledu na výměru. Na tomto základě udělí pořizovatel pokyn vymezit tuto plochu zeleně, která plní významnou izolační funkci, jako plochu Z.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V daném území došlo na základě změny přístupu k systémovému řešení ploch zeleně v návrhu nového územního plánu 2024 ke změně plochy městské zeleně na plochu veřejných prostranství všeobecných. Metodika vymezování ploch je detailně popsána v kapitole 5.7.2. odůvodnění a metodiku vymezování nového prvku, segmentů sídelní zeleně popisuje kapitola 5.7.4 textové části odůvodnění (svazek 2, kapitola 5). Z tohoto důvodu není možné připomínce vyhovět.

Plocha veřejných prostranství všeobecných, která je na pozemku nyní vymezována, však podle podmínek využití území připouští jako hlavní využití vždy i též rozvoj a ochranu sídelní zeleně, viz kapitola 6.3.2.15 závazné textové části.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 0280994
 Č.j. MMB:
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno 4629

NÁMITKA /

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

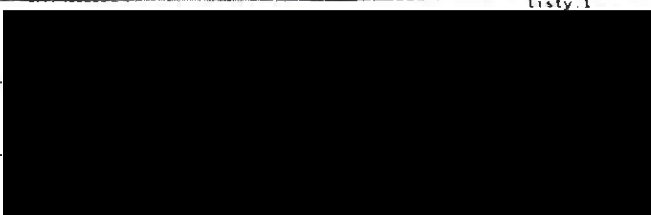
Návrh připravovaného ÚPmB 2020
 Návrh plochy MH-2 Skoumalova

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0280994/2020
 listy: 1 přílohy: 11/sv.

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti



Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - ~~nejsem~~*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Upřesnění obsahu námítky

K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Řečkovice- Mokrá Hora

Katastrální území

Mokrá Hora - 611701

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

Změna MH-2 Skoumalova

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:
 ano ne

Nesouhlasím s další výstavbou na navrhované ploše MH-2 Skoumalova B/r2.
 Namítám navržený počet obyvatel a pracovníků 63+13 se jeví jako příliš vysoký, zejména z hlediska zvýšení zátěže negativními vlivy dopravy stávajících komunikací a stávající zástavby ulic Skoumalova, Boženy Antonínové a Tumaňanova.
 Zejména křižovatka ulic Boženy Antonínové a Tumaňanovy je směrově a výškově problematická, je to nejužší místo obou komunikací se špatnými rozhledovými poměry, které při zvyšující se hustotě dopravy do Jehnic a Ořešína neumožňuje bezpečné plynulé odbočování. Stojící vozidla zvyšují hluknost, zátěž imisemi a zvyšují nebezpečí havárie. Zejména během výstavby pak těžká nákladní doprava a stavební stroje najíždějí na chodníky a ničí je.

V Brně dne 24.6.2020

Podpis: ...

*nehodící se škrtněte

MMB/0280994/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s výstavbou v lokalitě MH-2 Skoumalova a zatěžování Boženy Antonínové a je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojících komunikacích, především v připojení ulice Boženy Antonínové.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.


P

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0281008
Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

P N J

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Statutární město Brno Doručeno: 30.06.2020 MMB/0281008/2020 listy: 1 přílohy: druh: li/sv:	
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba/právnícká osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti			 mmb1es77396a6d
Datum narození/ Identifikační číslo			
Trvalé bydliště/ sídlo			
Jsem občan města Brna	Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území Maloměřice, parcela č. XXXXXXXXXX		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Maloměřice – Obřany		
Katastrální území	Maloměřice		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)			
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne			
<p>Na p.č. XXXXXX je plánována územní změna druhu pozemku z veřejné zeleně na plochu vhodnou pro bydlení s výškovou úrovní 6-16 m.</p> <p>V této oblasti je vysoké znečištění ovzduší. Od výše uvedené parcely je necelých 200 m plánovaný VMO (směr sever), dále je necelých 150 m vzdálena železniční infrastruktura ČD (směr východ) a na jižní straně probíhají stavební práce v areálu Nové Zbrojovky. Emisní zatížení a prašnost je v této lokalitě obrovské. Odebráním veřejné zeleně a výstavbou nového objektu dojde ke zhoršení už tak znečištěného ovzduší.</p> <p>Kromě toho se uvažuje o „zálivovém parkování“ v úseku ulice Dolnopolní, které by mělo za následek zužení travnatého pruhu mezi ulicí Dolnopolní a řekou Svitavou. Pokud má pomoci VMO dojít ke snížení znečištěného ovzduší a k celkové regeneraci území v této městské lokalitě, zástavbou výše zmíněného pozemku nedojde k podpoře tohoto faktu.</p> <p>Navíc plánovaná stavba s výškou 6-16 m nezapadá do architektonické struktury okolí, jelikož se v blízkosti parcely nachází převážně dvoupodlažní RD. Provozem aut od možných budoucích obyvatel by došlo k zatížení ulice Dolnopolní a také cyklostezky, která se nachází na stejné silnici.</p> <p>Z výše uvedených důvodů navrhuji zanechat tuto parcelu jako veřejnou zeleň.</p>			
V <u>BRNĚ</u> dne <u>29.6.2020</u>	Podpis: XXXXXXXXXX		

*nehodící se škrtněte

MMB/0281008/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Pozemek parc. č. 1427/11 k. ú. Maloměřice v nároží ulice Dolnopolní a Baarovo nábřeží je jako celek podměrečný, nedosahuje minimální výměry 0,2 ha pro vymezení samostatné plochy s rozdílným způsobem využití, viz kapitola 5.7.1 textové části Odůvodnění.

Dle platného ÚPmB je pozemek zčásti stabilizovanou plochou městské zeleně, zčásti návrhovou plochou smíšenou, slouží jako ozeleněné veřejné prostranství. Nový ÚP jej stabilizuje a zahrnuje do stabilizované plochy bydlení, čímž další využívání pozemku pro veřejné prostranství není znemožněno. Toto prostranství se zelení je však z pohledu MČ významné, a proto bude v rozsahu stávající plochy zeleně z platného ÚPmB zahrnuto do navazující plochy veřejného prostranství.


Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0281018
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

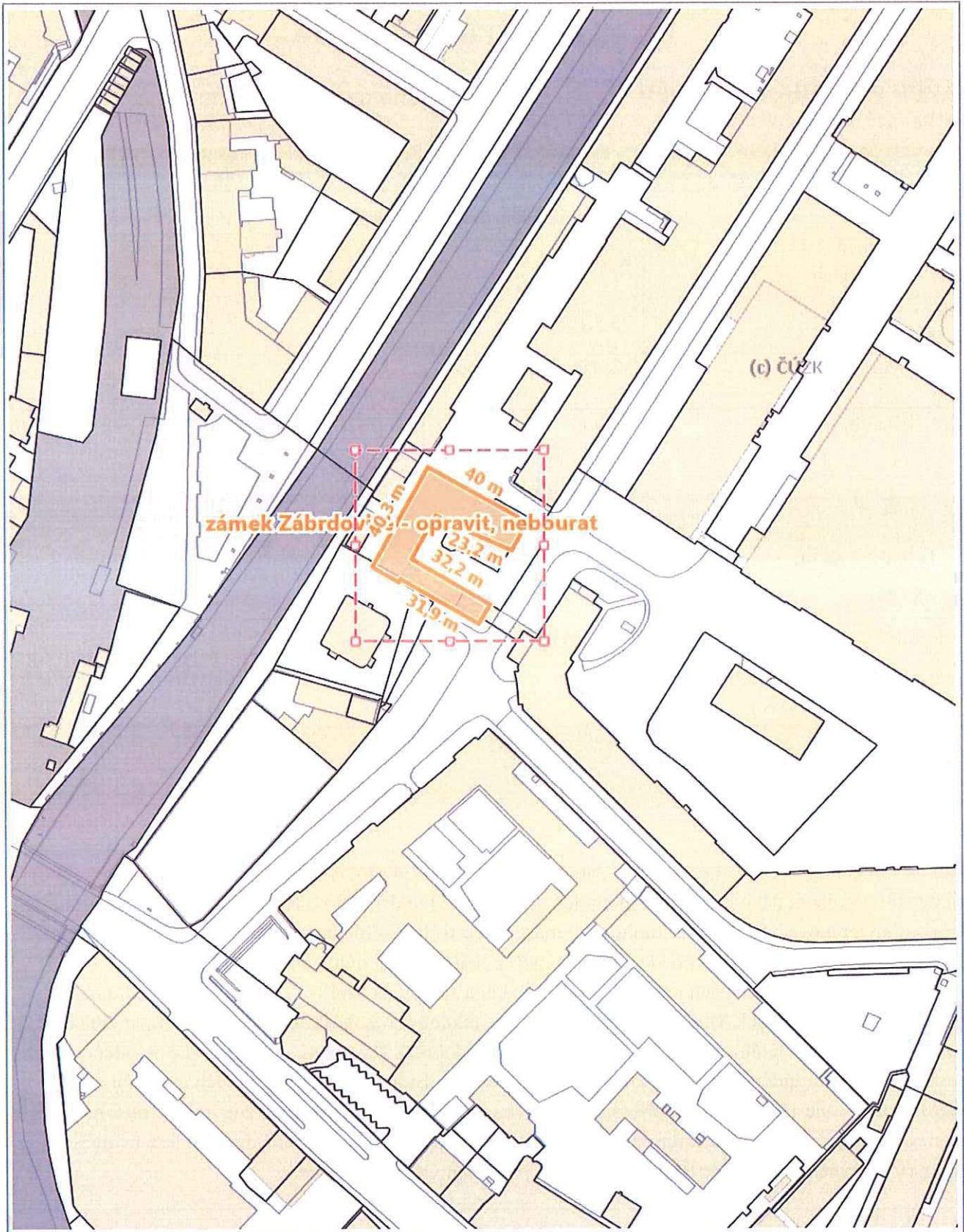
6791

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Návrh nového územního plánu Brna	
Identifikační údaje podatele		Statutární město Brno Doručeno: 30.06.2020 MMB/0281018/2020 listy:1 přílohy: druh: li/sv:	
Fyzická osoba/právnícká osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDAKCE]		 mmb1es77396a73
Datum narození/ Identifikační číslo	[REDAKCE]		
Trvalé bydliště/ sídlo	[REDAKCE]		
Jsem občan města Brna	nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území, parc č.		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Brno-Židenice		
Katastrální území	Zábrdovice		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	[REDAKCE]		
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano			
Zámek Zábrdovice			
<p>Viděl jsem nejméně tři projekty, které se zabývaly zámekem v Zábrdovicích. Dva požadují demolici (buď nahrazení trávníkem, nebo kostkami nájemních domů), třetí (studenti Fakulty architektury VUT) počítá se zachováním a renovací zámku. Zastupitelstvo městské části Brno-Židenice podpořilo veřejně zachování zámku. Zámek není dostatečně prozkoumaný a patří k nejméně známým zámkům v Brně. Vycházím zde z jedné z dosud nejrozsáhlejších prací o zámcích Hradu a zámky na Moravě (Praha 1987). Knihu napsal univ [REDAKCE] historik, kastelolog a vysokoškolský učitel na univerzitách v Olomouci a Hradci Králové. Budova pochází pravděpodobně z 18. století, dokumentace pravděpodobně neexistuje, bylo by žádoucí provést zaměření a dataci krovů. Budova doznala drobných úprav za první republiky a po roce 1948 k ní byla přilepena přístavba, která stavbu dehonestuje a je třeba ji odstranit. S demolicí zámku obecně nesouhlasím. V ČR od jejího vzniku neexistuje druhé město, které by ničilo zámky (v množném čísle) jako Brno. V tom jsme překonali Ostravu i Prahu.</p>			
V Brně dne 30. 6. 2020	Podpis: [REDAKCE]		

*nehodící se škrtněte

příloha na další straně



1 : 1 887

MMB/0281018/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Žádáte opravu takzvaného zámečku v Zábrdovicích.

Objekt není památkově chráněný, je součástí plochy smíšené obytné (C/k6). Úkolem ÚP není určení využití jednotlivých objektů, ale zabývá se funkčními plochami a jejich vztahy mezi sebou. Požadavek na určení významu a budoucnosti objektu zámečku v Zábrdovicích je podrobnost, kterou se ÚP nemůže zabývat.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

6380

Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67 601 67 Brno

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoj

Došlo: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0281039
Přil:

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281039/2020
Listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:



mmb1es77396a81

Podatel:



Věcně shodné připomínky k návrhu územního plánu města Brna

Já, níže uvedený a podepsaný občan statutárního města Brna, tímto uplatňuji v souladu s § 23 odst. 2 a 3 a § 52 zákona č. 183/2006 Sb. O územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), následující věcně shodné připomínky k návrhu územního plánu města Brna.

1. Územní rezerva hřbitova

Územní vymezení věcně shodné připomínky:

plocha V/v2 navržená v rámci lokality Be-1, městská část Brno-Bohunice, při ul. Lány

Věcně shodná připomínka:

Navrhuji celou plochu přeřadit do obecné plochy V/-/h, tedy plochy rezervy hřbitova. V ploše rezervy hřbitova navrhuji nspecifikovat funkce jednotlivé parcely bez zpracování územní studie území, respektive bez znalosti konceptu dlouhodobého rozvoje hřbitova.

Odůvodnění věcně shodné připomínky:

V kartě lokality Be-1 není tato plocha specifikována a není tedy zřejmý důvod zřízení této stavební plochy právě v tomto místě. Stávající platný územní plán tuto plochu nevymezuje. Ústřední hřbitov je jeden z nejkvalitnějších architektonických, urbanistických a parkových souborů města Brna s řadou výjimečných staveb celorepublikového a patrně i evropského významu (zejména krematorium podle návrhu A. Wiesnera). Návrh rezervy Ústředního hřbitova územním plánem chápu jako dlouhodobou možnost jeho koncepčního rozvoje. Tento koncept (respektive jeho existence) mě není znám a návrh územního plánu se k takovému dokumentu ani neodkazuje. Považuji proto jakékoliv specifikace v tomto území bez jasné vize rozvoje hřbitova za neprofesionální.

Územní vymezení věcně shodné připomínky:

plocha B/k4 navržená v rámci lokality Be-1, městská část Brno-Bohunice, při ul. Lány

Věcně shodná připomínka:

Navrhuji celou plochu přeřadit do obecné plochy V/-/h, tedy plochy rezervy hřbitova. V ploše rezervy hřbitova navrhuji nspecifikovat funkce jednotlivé parcely bez zpracování územní studie území, respektive bez znalosti konceptu dlouhodobého rozvoje hřbitova.

Odůvodnění věcně shodné připomínky:

V kartě lokality Be-1 není tato plocha specifikována a není tedy zřejmý důvod zřízení této stavební plochy právě v tomto místě. Stávající platný územní plán tuto plochu nevymezuje. Ústřední hřbitov je jeden z nejkvalitnějších architektonických, urbanistických a parkových souborů města Brna s řadou výjimečných staveb celorepublikového a patrně i evropského významu (zejména krematorium podle návrhu A. Wiesnera). Návrh rezervy Ústředního hřbitova územním plánem chápu jako dlouhodobou možnost jeho koncepčního rozvoje. Tento koncept (respektive jeho existence) mě není znám a návrh územního plánu se

k takovému dokumentu ani neodkazuje. Považuji proto jakékoliv specifikace v tomto území bez jasné vize rozvoje hřbitova za neprofesionální.

Včlenění plochy bydlení s možností zástavby do výšky 22m považuji v tomto místě spíše za omyl, kdyby nešlo o tak závažný dokument, jako je územní plán. Takto vysoká zástavba nemá v lokalitě žádné opodstatnění, jde o urbanisticky stabilizovanou ulici s rodinnými domy maximálně 2 pater výšky – na jižní straně ulice Lány navíc ve snížené části dané svažitostí území. Tato výšková regulace (v2) je navíc v sousedních plochách územním plánem potvrzená, jde tedy o ničem nepodloženou a návrhem územního plánu nevysvětlenou anomálii jediné parcely.

2. Park

Mají – li panelová sídliště nějaké obecně deklarované nezpochybnitelné kvality, pak jsou to jistě plochy zeleně a parků. Za socialismu byly tyto plochy to poslední, co se zakládalo a často se realizovala jen torza zamýšlených úprav. V Bohunicích, a později v Novém Lískovci velké ucelená plocha parku (bez hřišť a dopravy) vlastně nikdy nevznikla, snad jen zárodek u ulice Osová a Elišky Přemyslovny (a tzv. „Park Borise Polevého“ u ulice Ukrajinská). Když po revoluci územní plán parčík navrhl zapracovat do konceptu souvislého zeleného parkově upraveného pásu (k ulici Jihlavská, a dolů k potoku Leskavě), bylo to chápáno jako alespoň částečná náprava socialistického plánování. I toto vymezené území bylo na obrovskou plochu zástavby minimální, ale rozsah již nebylo možné zvětšit bez újmy na stabilizované zástavbě.

Navržený územní plán vlastně celý tento koncept likviduje. Téměř v celém pásu navrženého parku jeho části ruší, buď návrhem dodatečné dopravy (tramvaj, auta) nebo nesmyslnou zástavbou RD. Poslední „volnou“ plochu – území bývalého Pomologického ústavu, vždy chápanou jako plochu zeleně, navrhuje zastavět bytovými domy. Ve výsledku tak územní plán degraduje prostředí všech, nejen rušením zelených ploch, ale dalším nárůstem koncentrace negativních vlivů zástavby včetně automobilové dopravy.

O dopravních problémech píší připomínky jiní, já k tomu snad jen to, že takzvané zónování města na jednotlivé funkce je dávno přežitě a jako princip vyvrácené právě proto, že vyvolává extrémní nároky na přesuny lidí za prací a další vybaveností – školskou, kulturní, atd. V Bohunicích, kde je problém extrémní, se plánuje další bytová výstavba na úkor vybavenosti?!

K jednotlivým částem problému jsou připomínky níže, ale věc je komplexní a je vždy nutné ji chápat v naznačených souvislostech.

Územní vymezení věcně shodné připomínky:

plocha B/v4 a B/v2, navržená v rámci lokality Be-1, městská část Brno-Bohunice, při ulici Dvořiště a Vyhlídalova

Věcně shodná připomínka:

Navrhuji obě celé plochy přeřadit do plochy Z a ponechat tak v platnosti současný stav daný platným územním plánem.

Odůvodnění věcně shodné připomínky:

V intenzivně zastavěných sídlištích Bohunice a Nový Lískovec je jediná souvislá plocha parku. Obětovat tuto vzácnou plochu krátkodobé rekreace právě bydlení, kterého je všude kolem nadbytek, a to v úplně jiných koncentracích, je snad špatný vtip. To není ani neprofesionální, to je ignorance.

Územní vymezení věcně shodné připomínky:

plocha dopravy mezi ulicemi Elišky Přemyslovny a Dvořiště. Pokračování osově

4

Věcně shodná připomínka:

Navrhuji tuto dopravu vést mimo plochy zeleně dané stávajícím územním plánem. A probíhá alespoň ne jejím středem!

4

Odůvodnění věcně shodné připomínky:

Zachování, respektive zřízení zamýšleného parku. Nádraží je možné obsloužit jinak, jde koneckonců o veřejnou dopravu, takže bych čekal spíše napojení této.

3. Území pomologického ústavu, střední zahradnická škola

5

Územní vymezení věcně shodné připomínky:

Plochy B/v3, B/k4, C/k4 a plocha obslužné komunikace, vše navržené v rámci lokality Be-1, městská část Brno-Bohunice

5

-

Věcně shodná připomínka:

Plochu C/k4 navrhuji ponechat pro funkci školství.

Plochy B/k4 navrhuji ponechat ve funkci zemědělské plochy nebo přeřadit do plochy Z.

Plochy B(r2 i B/v3 navrhuji ponechat ve funkci zemědělské plochy, tedy v podobě zahrad zástavby RD.

obslužnou komunikaci navrhuji v území nevyznačovat, ponechat ji jako součást školského areálu.

-

7

7

Odůvodnění věcně shodné připomínky:

Toto území je součástí připomínky výše, má ale svá specifika.

Má-li nástroj územního plánování alespoň částečně zabraňovat spekulacím s pozemky a jejich nevhodnému využití, pak je to tento případ. Privatizace veřejné funkce (školství, a zemědělství), tedy pozemků všech daňových poplatníků) byly prodány jednomu soukromému subjektu. (Transakci prodeje přes soukromou školu pro průchodnost politickým rozhodováním nekomentuji). Tento subjekt, který na pozemku mohl provozovat školní činnost, chce po veřejné správě (a politické reprezentaci), aby mu pozemky zhodnotila a dovolila je transformovat na plochy bydlení a služeb.

Pokud je něco evidentní tunelování veřejného majetku, pak toto. Útvar kanceláře architekta města se k tomuto procesu svým návrhem připojuje.

Věc má ale i své profesní rozměry, architektonické a urbanistické.

Založení místa, struktura území:

Jestliže bylo místo tak kvalitně založeno, jako v tomto případě architektem Dušanem Jurkovičem, a to včetně parkových úprav okolí, je nepochopitelné, že se tato stavba nestane krystalizačním jádrem a centrem nově plánovaného území. Jde o nejvýznamnější realizaci veřejné budovy Dušana Jurkoviče v Brně, takových staveb v uceleném areálu a neporušeném kontextu mnoho není. Veškerá plánovaná zástavba na kompozici stavby, jejíž hodnoty jsou deklarovány i památkovou ochranou, nijak nereaguje. Ani potvrzením os kompozic, ani výškou plánované zástavby – ta objekt převyšuje **v celé navržené ploše**. Děje se tak přesně to samé, co v historii Bohunice už zažily vícekrát, totiž, že přes stovetímí stabilizovanou rostlou strukturu sídla přejede vrstva nová, bez respektu k stávajícím hodnotám (dříve včetně obecní návsi, na jejímž místě se postavily dvanáctipatrové paneláky). Co potom památková ochrana obnáší, když ne urbanistický respekt, když už nejsme schopni kvalitního architektonického aktu založení území?

Park (a silnice):

Pokud by byl návrh parkových úprav podél potoka Leskava myšlen vážně, není lepší krystalizační jádro, než parkově upravený prostor okolo Jurkovičovy školy, kdysi založený nejlepšími zahradními architekty regionu. Propojení parku Leskavy a školy se nabízí již stoletou historií školy, kde právě v této ose byly pěstební skleníky a záhony chryzantém.

Návrh územního plánu již tak úzký pruh parku lemuje silnicí. V urbanistické logice by naopak bylo vedení komunikace uvnitř zastavěného území, kde by obsluhovala obě strany ulice. **Plochu parku by pak zástavba od ulice izolovala.**

Zónování města:

O náhradě občanského vybavení a tedy i pracovních příležitostí za bydlení již byla řeč výše.

V Brně dne 30. 6. 2020



MMB/0281039/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Vymezená plocha V/v2 v rozvojové lokalitě Be-10 na pozemcích p.č. 1187/3 a 1187/4, k.ú. Bohunice v jižní části rozvojové lokality v rámci rozšíření hřbitova je vyhrazena jako zastavitelná plocha veřejné vybavenosti určená pro místní komunitní centrum, které nebude narušovat svým vzhledem (navržena výšková úroveň 2) pietu místa.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K lokalitě Be-1 uplatnila připomínky MČ Brno-Bohunice s požadavkem na zachování stavu dle platného ÚPmB na území jižně ulice Lány (zachování nestavební plochy ZPF). Plocha B/k4 nebude vymezena, zůstane nestavební využití plocha zemědělská (dle platného ÚPmB); Nelze zde uvažovat ani s plochou pro rozvoj hřbitova Obecně plochy určené pro rozvoj hřbitova mohou být vymezeny pouze v místech, kde jsou k tomu vhodné podmínky pro pohřbívání. V místě plochy B/k4 jižně ulice Lány prověření nebylo provedeno, a proto zde takové využití vymežit funkční plochou V/--/h ani územní rezervou pro veřejné pohřebiště.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je k západní části lokality Be-1 uvedeno také mezitímní pracovní vyhodnocení, tj. vyhodnocení z r. 2020:

K lokalitě Be-1 uplatnila připomínky MČ Brno-Bohunice s požadavkem na zachování stavu dle platného ÚPmB na území jižně ulice Lány (zachování nestavební plochy ZPF) a ke způsobu a rozsahu využití ploch bydlení jižně ulice Vyhlídalova a Dvořiště, a nesouhlas se stavebním rozvojem jižně ulice Dvořiště uplatnila MČ Brno - Starý Lískovec.

U západní části lokality Be-1 se pořizovatel ztotožňuje s požadavkem MČ Brno-Starý Lískovec na zachování nestavebního využití pro plochu zeleně alespoň na území MC Brno-Starý Lískovec. Pro rozvoj jižně ulice Dvořiště by mělo být určeno pouze území MČ Brno-Bohunice, k. ú. Bohunice. S ohledem na hlukové podmínky v území by plochy měly být vymezeny plochy smíšené obytné C, které umožňují bydlení.

Na základě rozhodnutí Rady města Brna (RMB), které přijala na schůzi RMB č.R8/127 zahájené dne 20.1.2021 s pokračováním dne 25.1.2021, uplatnil určený zastupitel, radní pro územní plánování RNDr. Filip Chváta, PhD. u pořizovatele připravovaného Územního plánu města Brna – Odboru územního plánování a rozvoje MMB, ve smyslu § 53 odst. (1) zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podnět, aby vyhodnocení výsledků projednání dokončil v souladu s doporučením RMB. RMB doporučila řešení u problematických oblastí rozvoje města stěžejního charakteru.

I přesto, že by bylo možné odborně doporučit řešení popisované výše s ponecháním plochy městské zeleně a namítajícimu vyhovět, pořizovatel dává pokyn:

- vymezit v západní části lokality Be-1 na k.ú. Starý Lískovec místo plochy B/v4 plochu smíšenou obytnou C/v4 a omezit průjezd prodloužené ulice Dvořiště směrem k ulici U Leskavy;
- změnit podél jižní strany ul. Dvořiště a Vyhlídalova (na k. ú. Bohunice a části k. ú. Starý Lískovec) změnit plochu B/v2 na B/r2,
vše v souladu s podnětem určeného zastupitele.

K další úpravě návrhu ÚP oproti výše uvedenému došlo po 1. opakovaném veřejném projednání v západní části lokality Be-1. Konečné vyhodnocení se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

Na základě připomínek MČ doručených při 1. opakovaném veřejném projednání se určený zastupitel navrženým řešením západní části lokality Be-1 znovu zabýval a uplatnil v procesu vyhodnocování výsledků projednání dopisem 0553430/2021 ze dne 25.10.2021 (doplňujícím doporučení uplatněná dopisy č.j. MMB/0477610/2021 ze dne 13.9.2021 a č.j. MMB/0526164/2021 ze dne 8.10.2021) k lokalitě Be-1 na základě doporučení RMB R8/177 ze dne 20.10.2021 podnět na zohlednění místních zájmů MČ Brno – Bohunice a MČ Brno-Starý Lískovec, a to na omezení rozsahu návrhové stavební plochy C/v4 při západním okraji lokality a vymezení návrhové plochy městské zeleně. Městské části jsou dle Statutu města Brna oprávněny uplatňovat právo na místní samosprávu ve specifickém režimu prostřednictvím vyjádření k projednávaným územně plánovacím dokumentacím.

Na základě výsledků projednání byly místní zájmy obou městských částí MČ Brno-Bohunice a MČ Brno - Starý Lískovec alespoň částečně zohledněny a Návrh pro 2. opakované veřejné projednání byl upraven.

Redukcí rozsahu původně vymezených stavebních ploch ve východní části lokality Be-1 (obsaženo již v I. upraveném návrhu) i touto úpravou v západní části lokality předloženou ve II. upraveném návrhu je částečně připomínka zohledněna.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V západní části rozvojové lokality Be-1 na k. ú. Starý Lískovec došlo na základě konkrétního pokynu určeného zastupitele Ing. arch. Petra Bořeckého, radního pro územní plánování, který u uplatnil pořizovatele, k úpravě návrhu nového ÚP 2024 spočívající v rozšíření návrhové plochy smíšené obytné na úkor původní funkční plochy městské zeleně (Z); určený zastupitel svůj požadavek odůvodnil „zájmem města na využití území okolo přístupové komunikace k terminálu IDS Starý Lískovec, který vyplývá ze ZÚR JMK, a který bude upřednostněn před místními zájmy obou MČ“.

Připomínka je nadále částečně zohledněna, a to redukcí rozsahu původně vymezených stavebních ploch ve východní části lokality Be-1.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se doporučuje nevyhovět.

V rámci připomínky je požadováno zrušení koridoru veřejného prostranství propojujícího ulice Elišky Přemyslovny a Dvořiště a vedení dopravy mimo plochy zeleně dané stávajícím platným ÚPmB.

Toto propojení bylo územně prověřeno a je jediným možným v případě, že bude potřeba navýšit kapacitu zajiždějících a ukončených spojů v terminálu i ve vztahu s obsluhou zastávky na železniční trati. Jelikož je terminál součástí textové části Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, lze jisté navýšení předpokládat i ve vazbě na okolní obce v rámci brněnské aglomerace. Komunikaci v ulici U Leskavy nelze kapacitně rozšířit nebo upravit s ohledem na blízkost zástavby rodinných domů. Kolem koridoru veřejného prostranství navazují rozsáhlejší plochy městské zeleně Z, které je možno i nadále využívat pro potřeby

občanů a v těchto plochách realizovat zařízení pro rekreaci obyvatel. Pro úplnost uvádíme, že až v rámci projektové dokumentace je možno navrhnout konkrétní opatření.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínky č. 5 - 7

Vyhodnocení připomínky:

K lokalitě Be-1 uplatnila připomínky MČ Brno-Bohunice s požadavkem na zachování stavu dle platného ÚPmB na území jižně ulice Lány (zachování nestavební plochy ZPF) a ke způsobu a rozsahu využití ploch bydlení jižně ulice Dvořiště, a nesouhlas se stavebním rozvojem jižně ulice Dvořiště uplatnila MČ Brno - Starý Lískovec. U východní části lokality Be-1 jižně ulice Lány pořizovatel MČ vyhovuje v níže popsaném rozsahu takto:

Lány pořizovatel MČ vyhovuje v níže popsaném rozsahu takto:

S ohledem na požadavek MČ dává pořizovatel pokyn v části lokality Be-1 (území jižně ulice Lány) v Návrhu nového ÚPmB ponechat pouze stabilizovanou plochu V/v3 a plochu přestavby C/k4 včetně ploch veřejných prostranství kolem těchto ploch s tím, že plocha C/k4 bude vymezená jako C/k3 a zastavitelné plochy B/r2, B/v3 a B/k4 budou vymezeny jako územní rezervy pro bydlení. Ponechána bude pouze část plochy B/r2 v zastavěném území u nároží plochy komunikace a prostranství místního významu (zahrnující zčásti pozemek parc. č.911/11 k. ú. Bohunice), a to v rozsahu, který odpovídá stabilizované ploše BC v platném ÚPmB. Dořešeny budou zbytkové plochy stávající stabilizované plochy OS z platného ÚPmB tak, aby neznemožnily sledovat budoucí záměry v lokalitě.

Na základě rozhodnutí Rady města Brna (RMB), které přijala na schůzi RMB č. R8/127 zahájené dne 20.1.2021 s pokračováním dne 25.1.2021, uplatnil určený zastupitel, radní pro územní plánování RNDr. Filip Chvátal, PhD. u pořizovatele připravovaného Územního plánu města Brna – Odboru územního plánování a rozvoje MMB, ve smyslu § 53 odst. (1) zákona č. 183/2006 sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, podnět, aby vyhodnocení výsledků projednání dokončil v souladu s doporučením RMB. RMB doporučila řešení u problematických oblastí rozvoje města stěžejního charakteru.

Řešení doporučené pořizovatelem ve východní části lokality Be-1 při ulici Lány na redukci stavebních ploch určených pro rozvoj území je souladné s doporučením RMB a pokynem určeného zastupitele.

Ke konkrétním požadavkům na funkční a prostorové uspořádání jižně ulice Lány uvedeným v připomínkách 5-7 shrneme:

- plocha C/k4 zůstane vymezena pro rozvoj, se snížením výškové úrovně na 3;
- plocha B/k4 nebude vymezena, zůstane nestavební využití plocha zemědělská (dle platného ÚPmB);
- plochy B/r2 (vyjma části popsané výše) a B/v3 nebudou vymezeny, zůstane nestavební využití plocha zemědělská (dle platného ÚPmB).

Tím je částečně zohledněna připomínka proti navrženému rozvoji.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
A ROZVOJE

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30 -06- 2020
Č.j. MMB: 0281061
Příl.:

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281061/2020
listy:1 přílohy:
druh: 11/sv:



PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

6363

Podatel	
Typ subjektu:	Fyzická osoba
Příjmení, jméno:	[redacted] Datum narození: [redacted]
Adresa / sídlo:	[redacted]
Kontakt:	Email: [redacted] Telefon: [redacted]

1	<p>Připomínka</p> <p>Dostupné malé obchody Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby:</p> <ul style="list-style-type: none">• využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m² a počtem parkovacích stání do 10,• využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních,• využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.	1
2	<p>Připomínka</p> <p>Podpora pěší a cyklo dopravy ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech. Navrhují proto, aby:</p> <ul style="list-style-type: none">• hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,• povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,• všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejprůmějšší stopě,• grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,• páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,• u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň – Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přizřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.	2

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhují proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zezeň v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhuji proto, aby:

- územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započítat:

- $\frac{1}{3}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- $\frac{1}{2}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo trelláží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- $\frac{1}{4}$ požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- $\frac{1}{2}$ požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)

- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:

- kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
- volná: 0,6
- rezidenční nízkopodlažní: 0,5
- areálová: 0,4
- omezená: 0,8
- plochy bez zástavby: 0,9

- plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám.

(Červeného kostela), alej na tř. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,

- byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,

- v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E – plochy lehké výroby, P – plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B – plochy bydlení, C – plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,

- v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

V dne	Podpis
Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu: Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno	

MMB/0281061/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjíráno konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zapracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se sítě technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecné závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ
A ROZVOJE

P
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0287066
Příl.:

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281066/2020
Listy: 1 přílohy: 11/sv: 11



mmb1es77396aa2

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

8.9.16

Podatel				
Typ subjektu:	Fyzická osoba			
Příjmení, jméno:		Datum narození:		
Adresa / sídlo:				
Kontakt:	Email:		Telefon:	

2	Připomínka	<p>Podpora pěší a cyklo dopravy ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech.</p> <p>Navrhují proto, aby:</p> <ul style="list-style-type: none">• hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,• povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,• všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpřímější stopě,• grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,• páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,• u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň – Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přízřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.	2
----------	-------------------	---	----------

VBrně..... dne30.6.2020.....	Podpis
Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu: Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno	

MMB/0281066/2020

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjíráno konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítko zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy

neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77396aaa

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

4468

Podatel			
Typ subjektu:	Fyzická osoba		
Příjmení, jméno:		Datum narození:	
Adresa / sídlo:			
Kontakt:	Email:	Telefon:	

1	Připomínka Dostupné malé obchody Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby: • využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m ² a počtem parkovacích stání do 10, • využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m ² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních, • využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m ² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.	1
2	Připomínka Podpora pěší a cyklo dopravy ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech. Navrhují proto, aby: • hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu, • povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu, • všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpřímější stopě, • grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy, • páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby, • u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň - Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přízřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.	2

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhují proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zezeň v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhuji proto, aby:

- územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započítat:

- $\frac{1}{3}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- $\frac{1}{2}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo treláží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- $\frac{1}{4}$ požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- $\frac{1}{2}$ požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)
- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:
 - kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
 - volná: 0,6
 - rezidenční nízkopodlažní: 0,5
 - areálová: 0,4
 - omezená: 0,8
 - plochy bez zástavby: 0,9

• plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám. (Červeného kostela), alej na tř. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,

• byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,

• v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E – plochy lehké výroby, P – plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B – plochy bydlení, C – plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,

• v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

Připomínka**Veřejný prostor**

V zájmu zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro pěší, cyklisty i zeleň by měl ÚPmB u novostaveb stanovit povinnost umístění odstavných stání mimo veřejná prostranství (tj. stání pro odstavení vozidla v době, kdy se nepoužívá). V oblastech s dobrou dostupností veřejnou dopravou je pak potřeba přizpůsobit minimální počet odstavných a parkovacích stání.

Navrhuji proto, aby v kap. 4.1 Dopravní infrastruktura bylo stanoveno, že:

- odstavná stání se v zastavitelných plochách a v případě novostaveb ve stabilizovaných plochách zřizují mimo veřejná prostranství a s výjimkou rodinných domů v podzemních podlažích budov,
- v místech dobré dostupnosti kolejové dopravy pěší docházkou (ve vzdálenosti do 150 metrů) se součinitel vlivu stupně automobilizace redukuje na poloviční hodnotu součinitele příslušného pásma.

V dne

Podpis

Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu:

Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno

MMB/0281072/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjímán konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkresu 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zpracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se síť technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecné závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

Připomínka č.5

Vyhodnocení připomínky:

Řešení dopravy v klidu v návrhu územního plánu vychází z příslušných právních předpisů (viz kap. 5.8.1.1. textové části odůvodnění). Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do něž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělovacími částí města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. Stávající ČSN 73 6110 stanoví, že ve výpočtu se jako nejmenší hodnota součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77396ab4

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

639P

Podatel	
Typ subjektu:	Fyzická osoba
Příjmení, jméno:	Datum narození:
Adresa / sídlo:	
Kontakt:	Email: Telefon:

Přípomínka

Dostupné malé obchody
Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby:

- využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m² a počtem parkovacích stání do 10,
- využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních,
- využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.

Přípomínka

Podpora pěší a cyklo dopravy
ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech. Navrhují proto, aby:

- hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,
- povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,
- všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpříjemnější stopě,
- grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,
- páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,
- u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň - Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přízřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhuji proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zeleň v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhují proto, aby:

- územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započítat:

- 1/3 plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- 1/2 plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo treláží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- 1/4 požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- 1/2 požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)
- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:
 - kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
 - volná: 0,6
 - rezidenční nízkopodlažní: 0,5
 - areálová: 0,4
 - omezená: 0,8
 - plochy bez zástavby: 0,9
- plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám. (Červeného kostela), alej na tř. Kpt. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,
- byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,
- v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E – plochy lehké výroby, P – plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B – plochy bydlení, C – plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,
- v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

Připomínka

Veřejný prostor

V zájmu zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro pěší, cyklisty i zeleň by měl ÚPmB u novostaveb stanovit povinnost umístění odstavných stání mimo veřejná prostranství (tj. stání pro odstavení vozidla v době, kdy se nepoužívá). V oblastech s dobrou dostupností veřejnou dopravou je pak potřeba přizpůsobit minimální počet odstavných a parkovacích stání.

Navrhuji proto, aby v kap. 4.1 Dopravní infrastruktura bylo stanoveno, že:

- odstavná stání se v zastavitelných plochách a v případě novostaveb ve stabilizovaných plochách zřizují mimo veřejná prostranství a s výjimkou rodinných domů v podzemních podlažích budov,
- v místech dobré dostupnosti kolejové dopravy pěší docházkou (ve vzdálenosti do 150 metrů) se součinitel vlivu stupně automobilizace redukuje na poloviční hodnotu součinitele příslušného pásma.

V dne

Podpis

Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu:

Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno

MMB/0281081/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjíráno konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zapracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se sítě technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecně závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

Připomínka č.5

Vyhodnocení připomínky:

Řešení dopravy v klidu v návrhu územního plánu vychází z příslušných právních předpisů (viz kap. 5.8.1.1. textové části odůvodnění). Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do něž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělovacími částí města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. Stávající ČSN 73 6110 stanoví, že ve výpočtu se jako nejmenší hodnota součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4647

NÁMITKA /

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh připravovaného ÚPmB 2020

Návrh plochy MH-2 Skoumalova

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281094/2020

přílohy:

11/14



396abd

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sidlo

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - ~~nejsem*~~ vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Upřesnění obsahu námítky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Řečkovice- Mokrá Hora

Katastrální území

Mokrá Hora - 611701

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Změna MH-2 Skoumalova

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano ne

Nesouhlasím s další výstavbou na navrhované ploše MH-2 Skoumalova B/r2.

Namítám navržený počet obyvatel a pracovníků 63+13 se jeví jako příliš vysoký, zejména z hlediska zvýšení zátěže negativními vlivy dopravy stávajících komunikací a stávající zástavby ulic Skoumalova, Boženy Antonínové a Tumaňanova.

Zejména křižovatka ulic Boženy Antonínové a Tumaňanova je směrově a výškově problematická, je to nejužší místo obou komunikací se špatnými rozhledovými poměry, které při zvyšující se hustotě dopravy do Jehnic a Ořešína neumožňuje bezpečné plynulé odbočování. Stojící vozidla zvyšují hluknost, zátěž imisemi a zvyšují nebezpečí havárie. Zejména během výstavby pak těžká nákladní doprava a stavební stroje najíždějí na chodníky a ničí je.

V Brně dne

27. 6. 2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281094/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s výstavbou v lokalitě MH-2 Skoumalova a zatěžování Boženy Antonínové a je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní zácpy na komunikacích v ulicích Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojících komunikacích, především v připojení ulice Boženy Antonínové.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77396ac1

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

Podatel	
Typ subjektu:	Fyzická osoba
Příjmení, jméno:	[redacted] Datum narození: [redacted]
Adresa / sídlo:	[redacted]
Kontakt:	Email: [redacted] Telefon: [redacted]

Připomínka

Dostupné malé obchody

Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby:

- využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m² a počtem parkovacích stání do 10,
- využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních,
- využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.

Připomínka

Podpora pěší a cyklo dopravy

ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech.

Navrhují proto, aby:

- hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,
- povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,
- všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpříjemnější stopě,
- grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,
- páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,
- u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň - Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přizřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhují proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Připomínka

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zeleně v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhují proto, aby:

• územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započít:

- $\frac{1}{3}$ plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- $\frac{1}{2}$ plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osazených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo treláží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- $\frac{1}{4}$ požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- $\frac{1}{2}$ požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)
- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:
 - kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
 - volná: 0,6
 - rezidenční nízkopodlažní: 0,5
 - areálová: 0,4
 - omezená: 0,8
 - plochy bez zástavby: 0,9
- plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám. (Červeného kostela), alej na tř. Kpt. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,
- byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,
- v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E - plochy lehké výroby, P - plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B - plochy bydlení, C - plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,
- v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

4

4

5

Připomínka	<p>Veřejný prostor</p> <p>V zájmu zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro pěší, cyklisty i zeleň by měl ÚPmB u novostaveb stanovit povinnost umístění odstavných stání mimo veřejná prostranství (tj. stání pro odstavení vozidla v době, kdy se nepoužívá). V oblastech s dobrou dostupností veřejnou dopravou je pak potřeba přizpůsobit minimální počet odstavných a parkovacích stání.</p> <p>Navrhuji proto, aby v kap. 4.1 Dopravní infrastruktura bylo stanoveno, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odstavná stání se v zastavitelných plochách a v případě novostaveb ve stabilizovaných plochách zřizují mimo veřejná prostranství a s výjimkou rodinných domů v podzemních podlažích budov, • v místech dobré dostupnosti kolejové dopravy pěší docházkou (ve vzdálenosti do 150 metrů) se součinitel vlivu stupně automobilizace redukuje na poloviční hodnotu součinitele příslušného pásma.
------------	---

5

V dne	Podpis
Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu: Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno	

MMB/0281100/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjíháno konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zpracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se sítě technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecně závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

Připomínka č.5

Vyhodnocení připomínky:

Řešení dopravy v klidu v návrhu územního plánu vychází z příslušných právních předpisů (viz kap. 5.8.1.1. textové části odůvodnění). Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do něž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělovacími částí města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. Stávající ČSN 73 6110 stanoví, že ve výpočtu se jako nejmenší hodnota součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0287/109
Příl.:

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281109/2020

listy: 1 přílohy:

druh: 1 / sv:



nmb1es77396ac9

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

Podatel	
Typ subjektu:	Fyzická osoba
Příjmení, jméno:	[redacted] Datum narození: [redacted]
Adresa / sídlo:	[redacted]
Kontakt:	Email: [redacted] Telefon: [redacted]

1	Připomínka Dostupné malé obchody Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby: <ul style="list-style-type: none">• využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m² a počtem parkovacích stání do 10,• využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních,• využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.	1
2	Připomínka Podpora pěší a cyklo dopravy ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech. Navrhují proto, aby: <ul style="list-style-type: none">• hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,• povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,• všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpřímější stopě,• grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,• páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,• u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň - Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přízřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.	2

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhují proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zeleň v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhují proto, aby:

- územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započíst:

- $\frac{1}{3}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- $\frac{1}{2}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo treláží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- $\frac{1}{4}$ požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- $\frac{1}{2}$ požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)

- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:

- kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
- volná: 0,6
- rezidenční nízkopodlažní: 0,5
- areálová: 0,4
- omezená: 0,8
- plochy bez zástavby: 0,9

- plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám.

(Červeného kostela), alej na tř. Kpt. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,

- byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,

- v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E – plochy lehké výroby, P – plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B – plochy bydlení, C – plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,

- v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

5

Připomínka	<p>Veřejný prostor</p> <p>V zájmu zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro pěší, cyklisty i zeleň by měl ÚPmB u novostaveb stanovit povinnost umístění odstavných stání mimo veřejná prostranství (tj. stání pro odstavení vozidla v době, kdy se nepoužívá). V oblastech s dobrou dostupností veřejnou dopravou je pak potřeba přizpůsobit minimální počet odstavných a parkovacích stání.</p> <p>Navrhuji proto, aby v kap. 4.1 Dopravní infrastruktura bylo stanoveno, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> • odstavná stání se v zastavitelných plochách a v případě novostaveb ve stabilizovaných plochách zřizují mimo veřejná prostranství a s výjimkou rodinných domů v podzemních podlažích budov, • v místech dobré dostupnosti kolejové dopravy pěší docházkou (ve vzdálenosti do 150 metrů) se součinitel vlivu stupně automobilizace redukuje na poloviční hodnotu součinitele příslušného pásma.
------------	---

5

V dne	Podpis
Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu: Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno	

MMB/0281109/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjíháno konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zpracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se sítě technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecně závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

Připomínka č.5

Vyhodnocení připomínky:

Řešení dopravy v klidu v návrhu územního plánu vychází z příslušných právních předpisů (viz kap. 5.8.1.1. textové části odůvodnění). Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do něž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělovajícími částí města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. Stávající ČSN 73 6110 stanoví, že ve výpočtu se jako nejmenší hodnota součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1e577396ae3

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh Územního plánu města Brna

7566

Podatel	
Typ subjektu:	Fyzická osoba
Příjmení, jméno:	[redacted] Datum narození: [redacted]
Adresa / sídlo:	[redacted]
Kontakt:	Email: [redacted] Telefon: [redacted]

1	Připomínka Dostupné malé obchody Návrh ÚPmB obsahuje začlenění maloobchodu do většiny stavebních ploch, zároveň maloobchod nedostatečně reguluje a v rozporu s deklarovanou koncepcí nepodporuje rozptýlenou síť dobře dostupných maloobchodů jako součást města krátkých vzdáleností. Navrhují proto, aby: <ul style="list-style-type: none">• využití pro maloobchod v plochách pro bydlení (B), smíšených obytných (C) a v plochách komerční vybavenosti (W) bylo omezeno prodejní plochou do 400 m² a počtem parkovacích stání do 10,• využití pro maloobchod v plochách smíšených obytných (C) a plochách komerční vybavenosti (W) bylo do 1.000 m² prodejní plochy a bylo podmíněno realizací v patrových objektech s polyfunkčním využitím a při současném integrování parkování o max. 30 parkovacích stáních,• využití pro maloobchod v plochách veřejné vybavenosti (V), plochách výroby a skladování (P) a plochách lehké výroby (E) bylo podmíněně přípustné do 200 m² prodejní plochy, pokud není realizován v samostatném objektu.	1
2	Připomínka Podpora pěší a cyklo dopravy ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, a to mj. tím, že by požadoval napojení rozvojových lokalit na síť komunikací pro nemotorovou dopravu, klíčové cyklostezky vymezil jako veřejně prospěšné stavby či definoval místa a zařízení k bezpečnému parkování kol na klíčových přestupních uzlech. Navrhují proto, aby: <ul style="list-style-type: none">• hlavním využitím ploch dopravní infrastruktury (D) bylo i využití pro pěší a cyklistickou dopravu,• povinnou součástí navrhovaných pozemních komunikací definovaných jako sběrné byly stavebně oddělené koridory zvláště pro cyklistickou dopravu a pěší dopravu,• všechny lokality s počtem reálných nebo očekávaných uživatelů nad 1.500 osob obsahovaly v kartě lokality podmínku stanovující, že výstavbu v lokalitě je možné zahájit až po vybudování dopravního propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými cyklostezkami a chodníky, a to stavebně oddělenými od motorové dopravy a vedenými ve směrově i výškově nejpřímější stopě,• grafická část ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy obsahovala také síť páteřních cyklostezek (zejména těch sloužících k propojení jednotlivých městských částí s centrem města nebo jednotlivých městských částí mezi sebou), nikoliv pouze cyklotrasy,• páteřní cyklostezky tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby,• u klíčových železničních stanic a konečných tramvaje (například žel. stanice a zastávky Brno hl.n., Slatina, Chrlice, Starý Lískovec, Řečkovice a Královo Pole, konečné tramvaje Obřany, Líšeň - Holzova, Kamechy, Bosonohy, Přizřenice) byla stanovena podmínka vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol (bike and ride) a tam, kde jejich realizaci brání chybějící veřejný pozemek, byly vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.	2

Připomínka

Hospodaření s dešťovou vodou

Vsakováním dešťové vody všude tam, kde to je možné, můžeme docílit zdravějšího vodního režimu a zmenšení efektu tepelného ostrova.

Navrhují proto, aby:

- do obecných zásad odkanalizování bylo doplněno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddělným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami následovně: srážkové vody budou buď zadržovány s následným sekundárním využitím anebo vsakovány na vlastním pozemku stavby nebo v jejím okolí; pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být dešťové vody vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích. Srážkové vody z veškerých zpevněných ploch veřejných prostranství budou vsakovány, pouze pokud to podloží prokazatelně neumožňuje, mohou být vypouštěny do vodoteče nebo dešťové kanalizace, přičemž v těchto případech budou před vypouštěním brzděny v retenčních nádržích.

3

3

Ochrana zeleně

Návrh ÚPmB vágně a nedostatečně stanovuje zastoupení zeleně v různých funkčních typech ploch. Také oslabuje ochranu malých, ale významných ploch zeleně ve stabilizovaných plochách tím, že je absorbuje do jiných funkčních typů ploch. Návrh ÚPmB nezajišťuje dostatečnou ochranu přírodně cenných území, ani dostatečné vytváření prostoru pro zeleň v nové zástavbě, a to včetně ochrany nových ploch k bydlení před zátěží ze sousedních ploch výroby a skladování.

Navrhují proto, aby:

- územní plán definoval koeficient zeleně (KZ), a to následovně:

Koeficient zeleně (KZ) udává poměr nezpevněné plochy osázené vegetací a umožňující vsakování dešťové vody na terénu vůči ploše pozemku. KZ je závazný jak pro disponibilní pozemek pro stavební záměr, tak pro celou jednotlivou funkční plochu. Do koeficientu lze jako nezpevněnou plochu osázenou vegetací náhradním způsobem započítat:

- $\frac{1}{3}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství do 0,3 m,
- $\frac{1}{2}$ plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 0,3 m,
- 80 % plochy osázených a funkčních vegetačních střech o mocnosti souvrství nad 1 m,
- plochu povrchu umožňujícího plnohodnotné vsakování okolo vzrostlých stromů ve zpevněných plochách (mříž, půda, půda s mulčem; nikoli dlažba atp.),
- 5 m² za každý strom ve zpevněné ploše s malou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 8 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 20 m² za každý strom ve zpevněné ploše se střední korunou (druh/kultivar s celkovou výškou do 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 40 m² za každý strom ve zpevněné ploše s velkou korunou (druh/kultivar s celkovou výškou nad 15 m v dospělosti) a dostatečným objemem prokořenitelného prostoru,
- 5 m² za každý běžný metr fasád upravených a využitých pro pnutí popínavých dřevin nebo trelaží či pergol na ozeleněných střechách při zajištění dostatečného prokořenitelného prostoru pro dané dřeviny.

Náhradním způsobem je možné započtením nahradit pouze:

- $\frac{1}{4}$ požadované plochy KZ v případě samostatně stojících rodinných domů,
- $\frac{1}{2}$ požadované plochy KZ u ostatních staveb,
- celou požadovanou plochu pouze výjimečně ve stávající kompaktní blokové zástavbě ve stabilizovaných plochách tam, kde jiným způsobem prokazatelně není možné dosáhnout existujícího urbanistického charakteru (např. v zástavbě nároží bloků a v případě nerovnoměrné parcelace)

- koeficient zeleně byl pro jednotlivé struktury zástavby stanoven následovně:

- kompaktní: 0,3 pro stabilizované plochy a 0,5 pro zastavitelné plochy
- volná: 0,6
- rezidenční nízkopodlažní: 0,5
- areálová: 0,4
- omezená: 0,8
- plochy bez zástavby: 0,9

- plochy nad 2 000 m², které byly definovány územním plánem z r. 1994 jako plochy zeleně (ZP či ZO) a které jsou v Návrhu ÚPmB součástí jiných typů ploch, byly vymezeny jako samostatné plochy městské zeleně (Z); jedná se např. o plochy kolem Komenského nám.

(Červeného kostela), alej na tř. Kpt. Jaroše, vnitroblok u mateřské školy Chodská 15 a desítky dalších zelených plácků, parčíků či vnitrobloků,

- byly v hlavním výkresu vymezeny plochy přírodní se způsobem využití podle § 16 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, zejména biocentra, zvláště chráněná území, evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky, a tím byla zajištěna jejich ochrana,

- v kartách lokalit, kde sousedí plochy pro výrobu (E – plochy lehké výroby, P – plochy výroby a skladování) a plochy pro bydlení (B – plochy bydlení, C – plochy smíšené obytné), byla doplněna podmínka předchozí či souběžné realizace pásu izolační zeleně (vzrostlé zeleně o pásu šířky min. 10 m nebo rozloze min. 20 % rozlohy plochy výroby) podél sousedících hranic těchto ploch,

- v obecných zásadách technické infrastruktury bylo stanoveno, že při návrhu tras technické infrastruktury budou sítě sdružovány do koridorů pro dosažení účelného prostorového uspořádání a vytvoření prostoru pro realizaci modrozelené infrastruktury v uličním profilu; a dále, že v územích, která nejsou v současné době plynofikována, mají ostatní vedení a prvky modrozelené infrastruktury prioritu před budováním nového nízkotlakého rozvodu plynu.

5

Připomínka	<p>Veřejný prostor</p> <p>V zájmu zvýšení využitelnosti veřejných prostranství pro pěší, cyklisty i zeleň by měl ÚPmB u novostaveb stanovit povinnost umístění odstavných stání mimo veřejná prostranství (tj. stání pro odstavení vozidla v době, kdy se nepoužívá). V oblastech s dobrou dostupností veřejnou dopravou je pak potřeba přizpůsobit minimální počet odstavných a parkovacích stání.</p> <p>Navrhuji proto, aby v kap. 4.1 Dopravní infrastruktura bylo stanoveno, že:</p> <ul style="list-style-type: none">• odstavná stání se v zastavitelných plochách a v případě novostaveb ve stabilizovaných plochách zřizují mimo veřejná prostranství a s výjimkou rodinných domů v podzemních podlažích budov,• v místech dobré dostupnosti kolejové dopravy pěší docházkou (ve vzdálenosti do 150 metrů) se součinitel vlivu stupně automobilizace redukuje na poloviční hodnotu součinitele příslušného pásma.
------------	--

5

V dne	Podpis
Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu: Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno	

MMB/0281128/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Podatel požaduje, aby v plochách bydlení, smíšených obytných a komerční vybavenosti byla omezena velikost prodejní plochy na 400 m² a počet parkovacích míst na 10 stání. Při realizaci integrovaného parkování do 30 stání pak v rámci patrových objektů v plochách komerční vybavenosti a v plochách smíšených obytných podmíněn připustit až 1 000 m² prodejní plochy. V plochách veřejné vybavenosti, výroby a skladování a lehké výroby podmíněně připustit 200 m² prodejní plochy, pokud není maloobchod realizován v samostatném objektu. Mezi docházkovou vzdáleností maloobchodu a maximální velikostí prodejní plochy maloobchodu nelze spatřovat příčinnou souvislost. Stanovení maximální velikosti prodejní plochy nepředurčuje vzdálenost mezi jednotlivými prodejny. Snížení maximální velikosti prodejní plochy nezaručuje zlepšení časové dostupnosti maloobchodu. Pro dostupnost maloobchodu je proto podstatnější adekvátní rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití, které umístění maloobchodu umožňují. Stanovení dané maximální velikosti prodejních ploch (a případné stanovení podmínek pro jejich umístění) je věcí odborného posouzení zpracovatele návrhu územního plánu, které vychází z reálií a odborné úvahy (viz např. plochy C). Obecně lze konstatovat, že požadavek na vyloučení maloobchodu s prodejní plochou větších než 400 resp. 1000 m² plochy nepřiměřeně zhoršuje podmínky pro vyváženou a rozmanitou síť maloobchodu, a to zejména pro ty skupiny zákazníků s rozdílnými vzorci nákupního chování, které prodejny většího plošného formátu preferují, což je v konečném důsledku v rozporu s koncepcí krátkých vzdáleností, na kterou je poukazováno. Požadavek na přísné omezení prodejní plochy nepřiměřeně snižuje potenciál k tomu určených ploch, tj. zejména ploch obytně smíšených (C) a ploch komerční vybavenosti (W). V neposlední řadě je také nutné nastavením regulativů sledovat požadavek zadání územního plánu na vytvoření široké škály možností a forem komerce v rovnoměrném zastoupení na území města.

Při hodnocení přísnosti regulativu určujícího maximální velikost prodejních ploch je nutné mít na zřeteli také ustanovení návrhu územního plánu, které stanoví, že „prodejní plochou se rozumí hrubá podlažní plocha maloobchodního zařízení, kde při prodeji zboží dochází ke kontaktu se zákazníkem (nikoli tedy sklady, komunikace, související administrativní plochy ani nezbytná příslušenství). Maloobchodním zařízením se pak v tomto kontextu rozumí jedna prodejna nebo soubor všech prodejen v rámci jednoho záměru nebo v rámci jednoho funkčně propojeného celku, popř. jako součást též plocha vně prodejny, navazující na budovu a sloužící k výše popsanému způsobu využití.“ Z výše uvedeného plyne, že je-li v rámci jednoho objektu umístováno více prodejních jednotek, jejich prodejní plochy se počítají. Nastavení regulativu příliš přísně by proto mělo za následek nemožnost umístění více (i relativně malých prodejních jednotek) v rámci jednoho záměru.

K podání lze také uvést, že počty parkovacích míst a stání jsou dány příslušnými předpisy a normami. Územnímu plánu nepřísluší jejich rozsah stanovovat. Jedná se o podrobnost nad rámec územního plánu.

U jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití lze, kromě výše uvedeného, doplnit následující:

V plochách smíšených obytných (C) je stanovena maximální velikost prodejní plochy 1 500 m². Stanovení této hranice je řádně odůvodněno v Odůvodnění pro první veřejné projednání (str. 259), a to následovně: „Využití pro maloobchod v hlavním využití je omezeno prodejní plochou do 1500 m²; při projednání konceptu byla uvedena prodejní plocha do 1000 m². Při změně velikosti výměry vycházel zpracovatel z nedávno provedeného průzkumu maloobchodního prodeje a z vlastního šetření prodejních ploch největších maloobchodních řetězců (zejména supermarketů a diskontní prodejny), ze kterých je zřejmé, že průměrná

velikost standardních typických prodejen maloobchodu se sice v průměru pohybuje v rozmezí 800-1200 m², ovšem v hustě obydlených oblastech prodejny klasických maloobchodních řetězců dosahují prodejní plochy 1500 m². Údaj byl tedy změněn v souladu se zjištěními z reality.“ Maloobchod nad 1500 m² (avšak do 5000 m²) prodejní plochy lze realizovat pouze v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je zachována polyfunkčnost v ploše a využití je slučitelné s využitím navazujícího území.

V návrhu ÚPmB také byla stanovena na základě průzkumu zpracovatele maximální přípustná prodejní plocha maloobchodu 1 500 m² v plochách bydlení (B). Při projednávání návrhu ÚPmB projevila veřejnost obavu z neúměrně rozsáhlých prodejen při nevhodné lokalizaci. Tvůrci územního plánu námitkám vyšli vstříc, s tím, že prodejní plocha bude snížena na 1 000 m² a pro větší prodejnu (do 1500 m²) je třeba doložit vhodnost situačního řešení podle okolností v území. Pro ověření stanoveného údaje lze použít řetězce Lidl, Albert, Billa a Penny typu supermarket, jejichž průměrná prodejní plocha je asi 900 m² (rozptyl velikosti jednotlivých prodejen je přitom ovšem značný, pohybuje se od 500 m² až po 2 000 m²). Prodejní plocha tvoří velkou většinu (odborným odhadem cca 80 %), celkové výměry objektu. Stanovená velikost 1 000 m² prodejní plochy tak odpovídá běžným supermarketům výše uvedených řetězců, neznemožňuje tedy realizaci běžného občanského vybavení v území; větší provozovny je pak třeba prověřit podle okolností v území. Požadavku je tedy v tomto bodě částečně vyhověno.

Pro plochy komerční (W) lze uvést, že pokud by byla snížena velikost prodejní plochy na velikost uvedenou v podání (tj. 400 resp. 1000 m²), nesplňovala by tyto podmínky řada z již existujících maloobchodních prodejen, které tvoří základ maloobchodní sítě, nacházejících se ve stabilizovaných plochách. Plochy komerční vybavenosti by při restriktivním stanovení maximální velikosti prodejní plochy nemohly plnit svoji předpokládanou funkci.

V podmínkách využití plochy veřejné vybavenosti (V) není maloobchod výslovně uveden. Lze jej však řadit mezi přípustné využití, které je definováno jako „využití související, podmiňující nebo využití sloužící záměrům hlavnímu využití“. Z tohoto lze vyvozovat, že případné maloobchodní využití, ačkoliv není jeho rozsah vyjádřen plošně, musí být pouze takového rozsahu, který odpovídá potřebám daného hlavního využití. Pro úplnost lze uvést, že v ploše veřejné vybavenosti (V) je taktéž možné, avšak až po naplnění hlavní funkce, umisťovat jiné funkční využití.

V plochách lehké výroby (E) odůvodnění výslovně stanovuje, že „regulativ směřuje k zachování smyslu uvedených ploch: plochy by měly mít charakter primárně produkční a skladovací a neměly by být vytěžovány pro čistě maloobchodní záměry. Ilustrativně popsáno, např. běžná provozovna typizovaného maloobchodu (Lidl, Billa, Albert apod.) by zde neměla být samostatně přípustná, zatímco např. sklad sanitárního zařízení a obkládacích materiálů ve spojení s prodejnou či předváděcími místnostmi pro zákazníky typově odpovídá záměrům plochy E.“ Jedná o specifický druh prodeje, u kterého se nepředpokládá, že bude vytvářet síť základní dostupnosti maloobchodu. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Plochy výroby a skladování (P) nejsou určeny pro klasický maloobchodní prodej. Vzhledem k charakteru plochy, omezování velikosti prodejní plochy není vhodným nástrojem regulace.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Pro úplnost pouze doplňujeme, že u ploch individuálního bydlení (BI), které byly vymezeny na základě pokynu zastupitelstva, došlo k omezení prodejní plochy na 500 m².

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je uveden názor podatele, že návrh ÚPmB nevyužívá dostatečně možnosti usnadnění výstavby cyklistické infrastruktury, požaduje vymezení „klíčových cyklostezek“ jako veřejně prospěšné stavby a definoval místa pro bezpečné parkování kol na „klíčových přestupních uzlech“.

Úkolem územního plánu je vytvářet územní podmínky pro možnost umístění záměrů, nikoliv zajistit „bezproblémovou“ realizaci všech záměrů a znát podrobné technické provedení jednotlivých úseků. Obecně územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury a stanovuje podmínky pro využití území. Nový Územní plán města Brna (ÚPmB) pracuje s méně podrobným měřítkem hlavního výkresu 1:10 000, než tomu je u současného (1:5000).

K požadavku na zařazení cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury uvádíme:

Pro dokladování transparentnosti procesu vyhodnocení podání je uvedeno také mezitímní vyhodnocení podání z r. 2020:

Požadavku nebylo v roce 2020 vyhověno, protože: „V rámci stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné.

Požadavek na zařazení pěší a cyklistické dopravy do hlavního využití ploch dopravní infrastruktury D, jehož součástí jsou především komunikace vyššího dopravního významu tvořící páteř základního komunikačního systému, neodpovídá charakteru a způsobu vymezení ploch s rozdílným způsobem využití. Toto je primárně umožněno v plochách veřejných prostranství, které slouží obsluze ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, tedy v rámci této plochy s rozdílným způsobem využití je cyklistická infrastruktura součástí hlavního využití.

Jelikož však v rámci stanoviska dotčeného orgánu byla uplatněna podmínka k vedení cyklistické dopravy v souběhu s komunikacemi, bude v této souvislosti zpřesněna a doplněna výroková část i odůvodnění návrhu řešení. V této souvislosti je možné prověřit případnou úpravu znění podmínek využití ploch s rozdílným způsobem využití.“

Konečné vyhodnocení podání se vztahuje k výslednému řešení Návrhu nového ÚPmB:

V rámci zpřesnění kap. 4.1 Dopravní infrastruktura a stanovení podmínek využití ploch v kap. 6.2. a kap. 6.3.3.10 závazné textové části je umožněno umístění pěší a cyklistické infrastruktury ve všech plochách s rozdílným způsobem využití, přičemž v plochách dopravní infrastruktury D je jejich umístění přípustné i jako hlavní využití.

Tímto je požadavek zohledněn.

Další jednotlivě uvedené požadavky jsou nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu a níže uvádíme:

Ke stanovení podmínky povinné segregace pěší a cyklistické dopravy podél sběrných komunikací a zahájení výstavby až po dobudování propojení lokality se všemi sousedícími městskými částmi samostatnými stezkami a chodníky uvádíme, že je tímto již předjímán konkrétní technické řešení vlastní realizace, aniž by byla ve všech skutečnostech známa reálná možnost v území, a ne vždy je možné z hlediska různých omezení a limitů tyto podmínky naplnit. Současně jakýkoliv záměr musí splňovat platné právní předpisy a normy.

V rámci územního plánu jsou vytvářeny územní podmínky pro možnost vedení v rámci ploch nebo koridorů. To, jakým způsobem bude možné uliční prostor uspořádat, případně propojení trasovat je předmětem dalších podrobnějších stupňů projektové dokumentace a podmínek vlastníka komunikace. Podrobnost měřítka zpracování výkresu 2.2 Souhrnný výkres dopravy neumožňuje grafické zobrazení požadavku zobrazení oddělených koridorů cyklistických a pěších tras.

Z tohoto důvodu nelze této podmínce z hlediska podrobnosti zpracování územně plánovací dokumentace vyhovět.

Z hlediska požadavku na zakreslení dalších cyklotras uvádíme, že v rámci cyklistické dopravy byl zvolen obecnější přístup.

Ve výkrese 2.2. Souhrnný výkres dopravy jsou vyznačeny „vybrané samostatné cyklotrasy“, kterými jsou zpřesněny záměry ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Ve výkresu odůvodnění O.6 Cyklistická doprava – schéma jsou k výše uvedenému jevu navíc vyznačeny „vybrané pouliční cyklotrasy“, které naznačují možná vybraná propojení území města, která však již nejsou závazná a je možné je operativně upravovat nebo dále doplňovat.

Grafické předurčení cyklotras by se v rámci přípravy záměrů mohlo ukázat jako omezující v případě potřeby úpravy vedení trasy; odlišné řešení by mohlo vést ke změně územního plánu a tím neúměrnému prodloužení přípravy záměrů.

Z dlouhodobých zkušeností se toto ukázalo jako nevhodné a z tohoto důvodu bylo přistoupeno k vymezení koridorů zajišťujících návaznost na koridory dle textové části nadřazené územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), které jsou územním plánem zpřesněny. Všem ostatním trasám je obecně umožněno jejich umístění ve všech plochách s rozdílným způsobem využití v rámci obecných podmínek využití území. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Z hlediska požadavku vymezení „páteřních“ cyklistických stezek jako veřejně prospěšné stavby je nutno uvést, že nám v současné době není znám komplexní průběh všech cyklotras a cyklostezek na správním území města a z tohoto důvodu není možné vymezit přesný průmět všech záměrů. Současně byl z hlediska přípravy zvolen obecnější přístup, aby jakýkoliv nový záměr nevyžadoval změnu územního plánu. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Pokud se jedná o požadavek na vybudování kapacitních míst a zařízení k bezpečnému odkládání kol u „klíčových železničních stanic a konečných tramvají“ či parkoviště pro kola, jedná se o záměry nad podrobnost územního plánu, jejich umístění je obecně přípustné v rámci doplňujícího nebo souvisejícího využití ve všech plochách s rozdílným způsobem využití a není nutné pro ně předjímat umístění a vymezení, potažmo vymezovat plochu jako veřejně prospěšnou stavbu. Pokud není znám konkrétní projekt, nelze s přesností stanovit dotčené pozemky, a tedy i vymezit jako veřejně prospěšné stavby. Z tohoto důvodu nelze požadavku vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V závazné části ÚPmB je uvedeno, že veškeré zastavitelné plochy a plochy přestaveb budou odkanalizovány oddílným systémem kanalizace a bude na nich důsledně vyžadováno hospodaření se srážkovými vodami. Tento požadavek již ukládá v současné době platná legislativa - zákon o vodách (254/2001 Sb.) a vyhl. 501/2006 Sb. (§ 20, odst. 5c). Dále je kladen důraz na tzv. modrozelenou infrastrukturu, která má zlepšit i mikroklimatické podmínky ve městě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

- Zastoupení zeleně v různých typech ploch

Zastoupení zeleně v plochách s rozdílným způsobem využití je v návrhu nového ÚPmB řešeno stanovením povinného minimálního plošného zastoupení zeleně na rostlém terénu v plochách

bydlení, v plochách smíšených obytných, v plochách rekreace, a v plochách zahrádek pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně (od podmínky splnit zastoupení současně i pro funkční plochu bude upuštěno).

Pořizovatel bude také požadovat stanovit toto zastoupení v podmínkách využití území i pro plochu komerční vybavenosti - W. V případě ploch výroby a skladování (P) a lehké výroby (E) bude požadavek na minimální zastoupení zeleně doplněn do karet rozvojových lokalit těchto ploch.

Vámi navrhované řešení koeficientů zeleně se nejeví účelné z následujících důvodů:

Územní plán má stanovit základní koncepci rozvoje území obce, ochranu jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (tj. urbanistickou koncepci), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezit zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy přestavby, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření a územní rezervy. A stanovit podmínky pro využívání těchto ploch a koridorů. Posláním územních plánů je stanovit pravidla udržitelného rozvoje a využívání území, nikoliv regulace jednotlivých pozemků. Územní plán nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem regulačnímu plánu nebo územním rozhodnutím. Lze pořídit územní plán s těmito regulačními prvky, ale tato skutečnost musí být v rozhodnutí zastupitelstva o pořízení nebo zadání územního plánu výslovně uvedena.

Regulace v podrobnosti na jednotlivé druhy vegetačních prvků, kultivar, či materiálové provedení povrchů jednotlivých vegetačních prvků není v podrobnosti, která náleží územnímu plánu. Problematické se jeví aplikování tohoto principu v praxi, při posuzování záměru při vydání závazného stanoviska orgánu územního plánování a také následný monitoring těchto podmínek.

Návrh nového územního plánu navrhuje odlišnou koncepci, která však také stanovuje podíl nezastavěné plochy ve vztahu k celkové ploše pozemku, rostlého terénu umožňující vsak dešťové vody. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není nutné dodržet pouze v odůvodněných případech.

Pořizovatel však udělí pokyn problematiku stanovení minimálního plošného zastoupení zeleně prověřit a upravit.

- Ochrana zeleně v jiných plochách s RZV

Z důvodů zvoleného měřítka výkresů a podrobnosti Územního plánu byla stanovena minimální velikost plochy RZV na 0,5 ha (5 000 m²) a v níže definovaných případech na 0,2 ha (2 000 m²) v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb. Ve výjimečných případech, pokud si to vymezení a koncepce Územního plánu vyžaduje, jsou zobrazované plochy RZV menší. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud existují pozemky stejného účelu využití, ale tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím. Tato skutečnost vychází také z projednaného konceptu územního plánu. V textové části odůvodnění je uvedeno, že plochami, které jsou vymezované ve velikosti 0,2-0,5 ha jsou plochy městské a krajinné zeleně, zvláště pak pro plochy městské zeleně uvedené ve Vyhlášce o zeleni města Brna (Nejvýznamnější plochy městské zeleně).

Pořizovatel je názoru, že vzhledem k výše uvedenému je agregovaná zeleň v rámci jiných ploch nedostatečně chráněna ve vztahu k umístování záměrů, udělí tedy pokyn doplnit obecný regulativ, který tuto skutečnost ošetří. Dále jsou uděleny pokyny na základě připomínek a námitek k návrhu ÚPmB konkrétní plochy zeleně z aktuálně platného ÚPmB vymezit, pokud budou graficky čitelné v měřítku hlavního výkresu.

- Vymezení ploch přírodních

Hlavní výkres návrhu nového územního plánu obsahuje grafické vyznačení prvků systému ÚSES (biokoridory a biocentra) a současně také vymezované plochy přírodní (plochy lesní a plochy krajinné zeleně).

Zvláště chráněná území, Evropsky významné lokality a registrované významné krajinné prvky jsou pro potřeby územního plánování obsaženy jako limit využití území (od poskytovatelů údajů) v územně analytických podkladech. Jejich přímá ochrana vyplývá z jiné legislativy, především zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nebudou tedy závazné

vymezeny v hlavním výkrese, ale obsaženy jsou ve výkrese koordinačním (M1:10 000, grafická část odůvodnění).

- Předepsání izolační zeleně

V dokumentu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území je v kapitole A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy uvedeno:

V této souvislosti nebylo identifikováno synergické resp. kumulativní spolupůsobení vymezených rozvojových zón s územním soustředěním ploch výroby vůči plochám bydlení v souvisejícím území z důvodů vhodného zasazení ploch průmyslu v jednotlivých případech z hlediska vzdáleností k chráněným objektům, možnostem dopravního napojení ploch výroby a vhodného členění funkcí v území umožňujícího odclonění rezidenčních zón od zón výrobních plochami s možnostmi umístění jiné než rezidenční zástavby např. plochy smíšené, veřejná prostranství, izolační zeleň nebo občanská vybavenost. Zároveň návrh ÚP stanovuje regulativy využití ploch průmyslové výroby a lehké výroby tak, aby tyto nepredisponovaly negativní vliv působící na vlastní vymezenou plochu. Umísťované záměry je třeba prověřit jednotlivě v rámci navazujících fází projektové přípravy.

Pořizovatel doporučí řešit problematiku izolační zeleně na rozhraní případných možných konfliktních hranicích ploch v rámci jednotlivých karet rozvojových lokalit a zpracovat následující cílená opatření:

Při zastavování ploch výroby v návaznosti na volnou krajinu je třeba dbát na vhodné zapojení ploch do krajiny prostřednictvím pásů izolační zeleně na rozhraní zastavitelného území a volné krajiny.

- Modrozelená infrastruktura

Všechna vedení technické infrastruktury a prvků modrozelené infrastruktury jako součást veřejně prospěšné infrastruktury jsou z hlediska jejich prostorové koordinace rovnocenná. Tomuto požadavku tedy nelze vyhovět. V kapitole 4.2 Technická infrastruktura (závazné textové části) je uvedeno, že v zastavěném území města se sítě technické infrastruktury zpravidla umísťují do společných tras nebo do souběhu se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury. Ve veřejných prostranstvích je nutné koordinovat všechny prvky zde umísťované. Důležitým hlediskem při posuzování priorit jednotlivých součástí veřejných prostranství při jejich koordinaci je celkový pohled na provoz a fungování města. Při návrhu tras technické infrastruktury je důležité sdružování sítí do koridorů a jejich účelné prostorové uspořádání.

Pro všechny navržené trasy technické infrastruktury je závazné jejich směrové vedení. Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení, způsobu technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecně závazných právních předpisů.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Pro informaci dodáváme, že ochrana zeleně v rámci jiných ploch s rozdílným způsobem využití je řešena nově také pomocí vymezení tzv. významných segmentů sídlení zeleně jako překryvu nad plochami bydlení, smíšenými plochami obytnými, plochami veřejné a komerční vybavenosti a plochami veřejných prostranství. Pro tyto segmenty je doplněna regulace prostřednictvím doplňujících podmínek využití území – viz závazná textová část Návrhu ÚPmB kap. 5.2.; vymezení segmentů obsahuje výkres 2.2. Koncepce uspořádání krajiny. Dále byl také stanoven požadavek na povinné minimální plošné zastoupení zeleně 40% v plochách bydlení individuálního. Ostatní požadované hodnoty jsou uvedeny u jednotlivých ploch v kapitole 6.3.2 závazné textové části.

Připomínka č.5

Vyhodnocení připomínky:

Řešení dopravy v klidu v návrhu územního plánu vychází z příslušných právních předpisů (viz kap. 5.8.1.1. textové části odůvodnění). Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do něž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělovacími částí města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. Stávající ČSN 73 6110 stanoví, že ve výpočtu se jako nejmenší hodnota součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281166/2020

lístky:1 přílohy:

druh: 11/sv:



mmb1es77396b07

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0281166
Příl.:MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

p.č. 1527/11, územní změna
druhu pozemku

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlo

Jsem občan města Brna

Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Maloměřice, parcela č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Maloměřice – Obrňany

Katastrální území

Maloměřice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

 ano ne

Na p.č. [redacted] je plánována územní změna druhu pozemku z veřejné zeleně na **plochu vhodnou pro bydlení s výškovou úrovní 6-16 m.**

V této oblasti je vysoké znečištění ovzduší. Od výše uvedené parcely je necelých 200 m plánovaný VMO (směr sever), dále je necelých 150 m vzdálena železniční infrastruktura ČD (směr východ) a na jižní straně probíhají stavební práce v areálu Nové Zbrojovky. Emisní zatížení a prašnost je v této lokalitě obrovská. Odebráním veřejné zeleně a výstavbou nového objektu dojde ke zhoršení už tak znečištěného ovzduší.

Kromě toho se uvažuje o „zálivovém parkování“ v úseku ulice Dolnopolní, které by mělo za následek zužení travnatého pruhu mezi ulicemi Dolnopolní a řekou Svitavou. Pokud má pomoci VMO dojít ke snížení znečištěného ovzduší a k celkové regeneraci území v této městské lokalitě, zástavbou výše zmíněného pozemku nedojde k podpoře tohoto faktu.

Navíc plánovaná stavba s výškou 6-16 m nezapadá do architektonické struktury okolí, jelikož se v blízkosti parcely nachází převážně dvoupatrová RD. Provozem aut od možných budoucích obyvatel by došlo k zatížení ulice Dolnopolní a také cyklostezky, která se nachází na stejné silnici.

Z výše uvedených důvodů **navrhuji zanechat tuto parcelu jako veřejnou zeleně.**

V BRNE dne 30.6.2020

Podpis: [redacted]

MMB/0281166/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Pozemek parc. č. 1427/11 k. ú. Maloměřice v nároží ulice Dolnopolní a Baarovo nábřeží je jako celek podměrečný, nedosahuje minimální výměry 0,2 ha pro vymezení samostatné plochy s rozdílným způsobem využití, viz kapitola 5.7.1 textové části Odůvodnění.

Dle platného ÚPmB je pozemek zčásti stabilizovanou plochou městské zeleně, zčásti návrhovou plochou smíšenou, slouží jako ozeleněné veřejné prostranství. Nový ÚP jej stabilizuje a zahrnuje do stabilizované plochy bydlení, čímž další využívání pozemku pro veřejné prostranství není znemožněno. Toto prostranství se zelení je však z pohledu MČ významné, a proto bude v rozsahu stávající plochy zeleně z platného ÚPmB zahrnuto do navazující plochy veřejného prostranství.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4670

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30-06-2020
Č. j. MMB: 0281332
Příl:

NÁMITKA /

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh připravovaného ÚPmB 2020
Návrh plochy MH-2 Skoumalova

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281332/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

11/sv:



mmb1e577396ba3

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Upřesnění obsahu námítky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Řečkovice- Mokrá Hora

Katastrální území

Mokrá Hora - 611701

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Změna MH-2 Skoumalova

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano ne

Nesouhlasím s další výstavbou na navrhované ploše MH-2 Skoumalova B/r2.

Namítám navržený počet obyvatel a pracovníků 63+13 se jeví jako příliš vysoký, zejména z hlediska zvýšení zátěže negativními vlivy dopravy stávajících komunikací a stávající zástavby ulic Skoumalova, Boženy Antonínové a Tumaňanova.

Zejména křižovatka ulic Boženy Antonínové a Tumaňanovy je směrově a výškově problematická, je to nejužší místo obou komunikací se špatnými rozhledovými poměry, které při zvyšující se hustotě dopravy do Jehnic a Ořešína neumožňuje bezpečné plynulé odbočování. Stojící vozidla zvyšují hlučnost, zátěž imisemi a zvyšují nebezpečí havárie. Zejména během výstavby pak těžká nákladní doprava a stavební stroje najíždějí na chodníky a ničí je.

V Brně dne

24. 6. 2020

Podpis: ...

*nehodící se škrtněte

MMB/0281332/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Rozvojová lokalita MH-2 představuje svojí rozlohou a významem drobnou rozvojovou lokalitu. Dle textové části odůvodnění předpokládá zpracovatel přibližně 63 nových obyvatel. Počet obyvatel je dán na základě matematického výpočtu, přičemž skutečný počet obyvatel může být odlišný. Vzhledem k rozloze a charakteru lokality, lze předpokládat realizaci několika jednotek objektů, a nelze tak předpokládat dramatické navýšení zátěže oproti současnému stavu. Rozvojová lokalita jako taková je dopravně napojená, přičemž technické řešení a stav komunikací není záležitostí v působnosti územního plánu. Přípustnost jednotlivých staveb územnímu plánu nepřísluší a bude řešena v jednotlivých řízeních, kterými se stavba povoluje nebo umísťuje, a to na základě příslušných právních předpisů, včetně posouzení zajištění adekvátního dopravního a technického napojení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

Na základě podnětu určeného zastupitele byly plošně přehodnoceny stanovené výškové úrovně v jednotlivých plochách. V lokalitě MH-2 byla nově stanovena výšková úroveň 1. To má za následek, že dle bilancí zpracovatele se v lokalitě předpokládá 31 nových obyvatel a 4 pracovní místa. Počet obyvatel je dán na základě matematického výpočtu, přičemž skutečný počet obyvatel může být odlišný. Vzhledem k rozloze a charakteru lokality, lze předpokládat realizaci několika jednotek objektů, a nelze tak předpokládat dramatické navýšení zátěže oproti současnému stavu. Rozvojová lokalita jako taková je dopravně napojená, přičemž technické řešení a stav komunikací není záležitostí v působnosti územního plánu. Přípustnost jednotlivých staveb územnímu plánu nepřísluší a bude řešena v jednotlivých řízeních, kterými se stavba povoluje nebo umísťuje, a to na základě příslušných právních předpisů, včetně posouzení zajištění adekvátního dopravního a technického napojení. Podatelé je tímto tedy částečně vyhověno.

Došlo dne: 30 -06- 2020

4675

Č.j. MMB: 0281349
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

rozvojová
lokalita Je-1

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281349/2020
listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Jehnice

Katastrální území

Je-1

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

**Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ**

Nezohledním s ústředím ?
Důvod: komunikace Tř. měšťků -
Jehnice - Brno je
již dnes přeplněná.
Přejít situaci k zastavky
skvělý je tehdy nehořel
a i nebe zpeče.
Týká se dětí z mateřské
školy, dětí ze ZŠ, rodičů
s kočárky, seniorek i dětí.

- grafická příloha

ano
 ne

- další přílohy

V Brně dne 28/6/20

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281349/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno–Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Je-1 Plástky vyjmout z návrhu nového ÚPmB a ponechat plochu zemědělského půdního fondu s vymezením územní rezervy pro bydlení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

4676

Č.j. MMB: 0281350
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOVOVÁ
LOKALITA je-2

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281350/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

li/sv:



mmb1es77396bb3

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

jehuice

Katastrální území

je-2

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nezohlednění s ústředím
Důvod: komunikace Tumaňská -
Janáčkova - Broňařova je
již dnes přečíslena.
Přejít silnicí k zastávce
skrz je téměř nemožné
a i nebezpečné.
Týká se dětí a mateřské
školy, dětí ze ZP,
rodiců s kočárky,
seniorů i dalších.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

V BRNĚ dne 29.6.20

Podpis:

MMB/0281350/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-2. Na území rozvojové lokality Je-2 při ulici Blanenská je pořizována změna platného ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Změna je pořizována za účelem vymezení cca 4,5 ha zastavitelných ploch pro bydlení východně ulice Blanenská, a to v souladu s koncepcí urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 platného ÚPmB územním potenciálem proporcionálního rozvoje MČ. Žadoucí je umožnit proporcionální rozvoj rezidenčního území MČ Brno-Jehnice, kde jsou plochy pro individuální rodinnou zástavbu již vyčerpány.

Ke změně vyjádřil souhlas dotčený orgán na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Tato změna byla proto převzata do nového ÚP, plochy pro rozvoj zástavby na území MČ Brno-Jehnice, tím budou v přiměřeném rozsahu novým ÚP do budoucna zajištěny.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce se doporučuje nevyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

4677

Č.j. MMB: 0281353
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOVOVÁ
LOKALITA ve-4

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281353/2020

listy: 1 přílohy:

druh: li/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



mmb1es77396bb5

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Jehnice

Katastrální území

ve-4

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nezohlednění v ústřední části
Důvod: komunikace Třmáškova-
Jehnickova - Grometova je
již dnes přešláta.
Převít silnicí v zastávce
skrejt je téměř nehožné
a i hebetpečné.
Týká se dětí z mateřské
školy, dětí ze ZŠ, rodičů
(koleček), seniorů i důchodců.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

V Brně dne 28/6/20

Podpis:

MMB/0281353/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-4 na území MČ Brno-Jehnice. Plochy v lokalitě Je-4 jsou již stavebně využity, či výstavba probíhá na základě vydaných rozhodnutí a povolení, dle platného ÚPmB. Nejde tak o plochy, které by dle nového ÚP umožnily realizaci záměrů a ke kterým by bylo možné ve smyslu nových možných vlivů na území MČ a vlivů souvisejících zejména se zatížením obyvateli a dopravou podávat námítky. O využití území bylo rozhodnuto v řízeních, ve kterých byl vliv plynoucí z konkrétního stavebního využití plochy B již posouzen.

Pro upravený návrh nového ÚP budou stavebně využitě plochy bydlení z lokality vyjmuty a budou stabilizovány.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4678

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0281354

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ UPD

202 VOJOVA
 LOKALITA Or-1

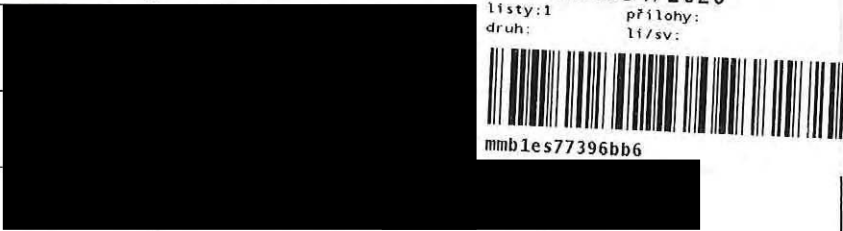
Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0281354/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh: 1 / sv:



Jméno, příjmení /
 Název společnosti
 Datum narození/
 Identifikační číslo
 Adresa



Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část: Orpavka

Katastrální území: Or-1

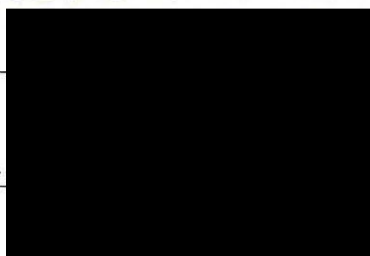
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

Nesouhlasím s výstavbou.
 Důvod: komunikace Třmáňského -
 Jáchymova - Brothova je
 již dle přetěh.
 Přejít silnici (vstup)
 škeř je téměř nemohutý
 a i hebe zpeče.
 Tyky se dít z mateřské
 školy, dít ze zř.
 hodičů (kočárky),
 senioři i dětí.

- grafická příloha
 ano
 ne
 - další přílohy

V Brně dne 28/6/20 Podpis:



*nehodící se škrtněte

MMB/0281354/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-1 Při ulici Drozdí a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Z výše uvedených důvodů nelze podnětu vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

0281356

4679

Č.j. MMB:.....

Pril.:.....

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOJOVA'
LOKALITA Or-2

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281356/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

l1/sv:



mmb1es77396bb9

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

07514

Katastrální území

Or-2

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Mesochlazení s užitkovou
Důvod: komunikace Tyndářova -
Jandovského - Grohmetova
se již dříve přetížila -
Přejít silnici a zástavky
skrejt je téměř nemožné
a i nebezpečné.
Týká se dětí z mateřské
školy, dětí ze ZŠ, rodičů
s kočárky, senioři a další.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

V Brně dne 28/6/20

Podpis:

MMB/0281356/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Datlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0281357

Přil:

4680

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

B3 - REZERVA

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281357/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

l/sv:

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba



mmb1e577396bbb

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Mokrá Hora

Katastrální území

B3 - rezerva

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Mesochlorim s vyřazením!
Důvod: Komunikace Třmáňského -
Jandrovského - Grohnerova
je již dříve přetřena.
Přejít silnici u zastávky
(která je téměř nehořelá
a i nebe zpeče!
Týká se dětí z mateřské
školy, dětí ze škol v okolí
a kočárky, senioři a další.

*ZP

V Brně dne 28/6/20

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281357/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Rozsah vymezené územní rezervy B-3 (a rozvojové lokality MH-2) vyplývá z dohody s dotčeným orgánem (DO) na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Ke Konceptu nového ÚP uplatnil DO v roce 2010 stanovisko, které jím bylo při zahájení prací na Návrhu nového ÚP v roce 2017 znovu potvrzeno. Dohodnutý pokyn požadoval vymezení namísto části záboru ZPF pro změnu na plochu bydlení pouze územní rezervu. Tomu odpovídá také návrh předložený nyní do projednání. V rozsahu vymezené územní rezervy pro bydlení B-3 na rozhraní katastrů Mokrá Hora a Jehnice a na rozhraní správního území MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora a MČ Brno-Jehnice je nadále vymezena nestavební plocha zemědělského půdního fondu. Případné budoucí využití území v rozsahu vyznačené rezervy proto bude moci být až na základě následné změny nového ÚP. Územní rezerva má nyní pouze povahu ochrany území pro uvažovaný budoucí účel využití, není o něm nyní rozhodnuto.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V daném území došlo na základě konkrétního požadavku určeného zastupitele, který u pořizovatele uplatnil dopisem ze dne 18.9.2023, k vypuštění územní rezervy B-3 (Mokrá Hora). Na základě této úpravy návrhu ÚP 2024 je ve výsledku vyhověno požadavku na nevymezení územní rezervy.

Došlo dne: 30.06.2020
0281359

4681

Č.j. MMB:.....
Příl.:.....

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281359/2020

listy: 1 přílohy:
aruh: 1 / sv:



nmb1es77396bbe

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOVOVÁ
LOKALITA Je-1

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

JEHNICE

Katastrální území

Je-1

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nesouhlasím s plánovanou
výstavbou z důvodu
zvýšení dopravní zátěže
již tak přeplněné (a pro
chodce* nebezpečné) komu-
nikace Tumaňanova - Jan-
dašhora - Groměšova.

* = přecházející komunikací
u zastávek šarejší.

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

V BRNĚ dne 28.6.20

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281359/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno–Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Je-1 Plástky vyjmout z návrhu nového ÚPmB a ponechat plochu zemědělského půdního fondu s vymezením územní rezervy pro bydlení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4682

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0281361

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281361/2020

listy: 1 přílohy:

druh: 1/ sv:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOJOVA
LOKALITA Je-2



nmb1es77396bc0

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

JEHNICE

Katastrální území

Je - 2

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

NEsouHLAČÍM S PLÁNOVANOU
VÝSTAVBOU Z DŮVODU ZVÝŠENÍ
DOPRAVNÍ ZATĚŽE Již TAK
PŘETÍŽENÉ KOMUNIKACE
TUMAŇANOVA - VANDAŠKOVA - GRO-
MEŠOVA.
Již DNES NENÍ TĚMĚŘ MOŽNÉ
PŘEVÍT SILNICI NA ÚROVNI
ZASTÁVEK MHD SKREJS.

V BRNĚ dne 28.6.20

Podpis:

MMB/0281361/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-2. Na území rozvojové lokality Je-2 při ulici Blanenská je pořizována změna platného ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Změna je pořizována za účelem vymezení cca 4,5 ha zastavitelných ploch pro bydlení východně ulice Blanenská, a to v souladu s koncepcí urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 platného ÚPmB územním potenciálem proporcionálního rozvoje MČ. Žadoucí je umožnit proporcionální rozvoj rezidenčního území MČ Brno-Jehnice, kde jsou plochy pro individuální rodinnou zástavbu již vyčerpány.

Ke změně vyjádřil souhlas dotčený orgán na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Tato změna byla proto převzata do nového ÚP, plochy pro rozvoj zástavby na území MČ Brno-Jehnice, tím budou v přiměřeném rozsahu novým ÚP do budoucna zajištěny.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrý Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce se doporučuje nevyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

4683

Č.j. MMB: 0281593

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281593/2020
listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



mmb1es77396c98

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOJOVA'
LOKALITA ve-4

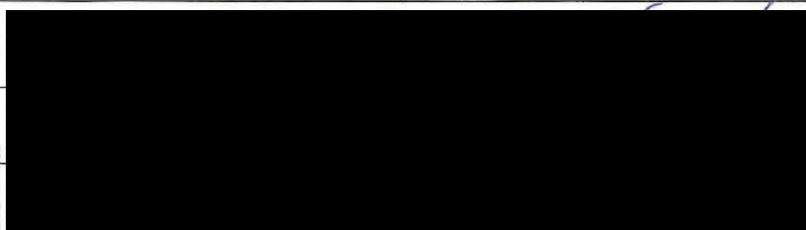
Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

JEHNICE

Katastrální území

ve-4

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Nesouhlasím s plánovanou
výstavbou z důvodu zvýšení
dopravní zátěže již tak pře-
tížené komunikace TUMAŇANOVA-
- JANDAŠKOVA - GROMEŠOVA.
Již dnes není téměř možné
přejít silnici na úrovni zastá-
nky MHD Skrejš, což postihuje
Mateřskou školu i děti vra-
cející se ze ZŠ.

V BRNĚ dne 28.6.20

Podpis:



*nehodící se škrtněte

MMB/0281593/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-4 na území MČ Brno-Jehnice. Plochy v lokalitě Je-4 jsou již stavebně využity, či výstavba probíhá na základě vydaných rozhodnutí a povolení, dle platného ÚPmB. Nejde tak o plochy, které by dle nového ÚP umožnily realizaci záměrů a ke kterým by bylo možné ve smyslu nových možných vlivů na území MČ a vlivů souvisejících zejména se zatížením obyvateli a dopravou podávat námítky. O využití území bylo rozhodnuto v řízeních, ve kterých byl vliv plynoucí z konkrétního stavebního využití plochy B již posouzen.

Pro upravený návrh nového ÚP budou stavebně využitě plochy bydlení z lokality vyjmuty a budou stabilizovány.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce se doporučuje nevyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4684

Došlo dne: 30.06.2020

0281596

C.j. MMB:
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOJOVÁ
LOKALITA Or-1

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281596/2020
listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:

Identifikační údaje podatele



nmb1es77396c9b

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

ORĚŠÍN

Katastrální území

Or-1

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nesouhlasím s plánovanou výstavbou z důvodu zvýšení dopravní zátěže již dnes přetěžene komunikace TUMAŇANOVA - JANDAŠKOVA - GROMEŠOVA.
Už přisoučasném provozu není téměř možné přejít silnici na úrovni zastávek MHD SKREJS, což postihuje mateřskou školu i děti vracející se ze ZŠ.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

V BRNE dne 28.6.20

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281596/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-1 Při ulici Drozdí a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Z výše uvedených důvodů nelze podnětu vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

Čj. MMB: 0281606

Příl.:

4685

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281606/2020
listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ROZVOJOVÁ
LOKALITA Or-2

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

ORĚŠTÍN

Katastrální území

Or-2

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nesouhlasím s plánovanou vý-
stavbou z důvodu zvýšené
dopravní zátěže již tak pře-
tížené komunikace

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

TUMAŇANOVA - JANDAŠKOVA - GRO-
MEŠOVA.

Již dnes není téměř možné
přejít bezpečně silnici na
úrovni zastávek MHD SKREŠŮ,
což postihuje mateřskou školu
i děti trávějící se ze ZŠ.

V BRNĚ dne 28.6.20

Podpis:

MMB/0281606/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Datlo dne: 30.06.2020

0281611

4686

Č.j. MMB:
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0281611/2020
listy:1 přílohy:
druh: li/sv:

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

B3 - REZERVA

Identifikační údaje podatele



mmb1es77396ca7

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

MOKRA' HORA

Katastrální území

B3 - REZERVA

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Nesouhlasím s plánovanou výstavbou z důvodu zvýšení dopravní zátěže již tak přeplněné komunikace TUMAŇANOVA - JANDAŠKOVA - GROMEŠOVA. Již dnes není možné ukořistit přejít silnici na úrovni zastávky MHD SKREJŠ, což postihuje Maternskou školu i děti vracující se ze ZŠ.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

V BRNĚ dne 28.6.20

Podpis: [redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0281611/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Rozsah vymezené územní rezervy B-3 (a rozvojové lokality MH-2) vyplývá z dohody s dotčeným orgánem (DO) na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Ke Konceptu nového ÚP uplatnil DO v roce 2010 stanovisko, které jím bylo při zahájení prací na Návrhu nového ÚP v roce 2017 znovu potvrzeno. Dohodnutý pokyn požadoval vymezení namísto části záboru ZPF pro změnu na plochu bydlení pouze územní rezervu. Tomu odpovídá také návrh předložený nyní do projednání. V rozsahu vymezené územní rezervy pro bydlení B-3 na rozhraní katastrů Mokrá Hora a Jehnice a na rozhraní správního území MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora a MČ Brno-Jehnice je nadále vymezena nestavební plocha zemědělského půdního fondu. Případné budoucí využití území v rozsahu vyznačené rezervy proto bude moci být až na základě následné změny nového ÚP. Územní rezerva má nyní pouze povahu ochrany území pro uvažovaný budoucí účel využití, není o něm nyní rozhodnuto.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V daném území došlo na základě konkrétního požadavku určeného zastupitele, který u pořizovatele uplatnil dopisem ze dne 18.9.2023, k vypuštění územní rezervy B-3 (Mokrá Hora). Na základě této úpravy návrhu ÚP 2024 je ve výsledku vyhověno požadavku na nevymezení územní rezervy.

Došlo dne: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0281678

Příl.:

4698

NÁMITKA/ PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1 Plástky

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281678/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1es77396ce7

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídl

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem -- nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

 ano ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešina na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Pila Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdí. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skrejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se snížily hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové-nejúžší místo vozovky v ul. Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281678/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

4699

Č.j. MMB: 0281685
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-2 Při ulici Blanenská

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281685/2020

lístky: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1es77396ceb

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano
 ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešina na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Píla Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdi. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skrejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se snížily hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové-nejúžší místo vozovky v ul. Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0281685/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

0281690

4700 P

C.j. MMB:

Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

MH-1 U Vránova mlýna

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0281690/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1e577396cee

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídl

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Řečkovice Mokrá Hora

Katastrální území

Mokrá Hora

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

 ano ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešina na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Pila Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdí. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se sníží hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové - nejužší místo vozovky v ul. Tumaňanova - výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis: [redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0281690/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

4704

Č.j. MMB: 0282361
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

336/0711 JE-4

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0282361/2020

listy: 1 přílohy:

druh: 11/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



mmb1e577396f68

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - nejsem* vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Řečkovice....., parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - JEHNICE

Katastrální území

JEHNICE

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

ROZVOJ LOCALITA
Je-4 KLEŠTINEK

**Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ**

Při návrhu změny ÚP není uplatněno řešení žádné dopravní
řešení s ohledem na nárůst počtu obyvatel. Již nyní je negativní
dopravní situace, zvýšení hlučnosti a prašnosti před mojí
nemovitostí.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

Při rozvíjení bytové výstavby by se tyto negativní vlivy navýšily.

V BRNE dne 29.6.2020 Podpis: ...

*nehodíte se škrtněte

MMB/0282361/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spadající na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0282386

Priloha:

4780

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Or-2 Klimešova-Jasná

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0282386/2020

listy:1

přílohy:

druh:

lí/sv:

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo



mmb1es77396f8b

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Ořešín

Katastrální území

Ořešín

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano
 ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešína na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1)Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Píla Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdi. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2)Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3)Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skřejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4)Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se snížily hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5)připojení komunikace v ulici B.Antonínové-nejúžší místo vozovky v ul.Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis:

.....

*nehodící se škrtněte

MMB/0282386/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spadající na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30 -06- 2020
 Č.j. MMB: 0282449
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno
 4794

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

JE-2 PŘI ULICI BLANENSKÁ

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0282449/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

11/sv:



mmb1e577396fbf

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území MOKRÁ HORA, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - JEHNICE

Katastrální území

JEHNICE

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

JE-2 PŘI ULICI BLANENSKÁ

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano

ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hlučnost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešina,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0282449/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podání se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-2. Na území rozvojové lokality Je-2 při ulici Blanenská je pořizována změna platného ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Změna je pořizována za účelem vymezení cca 4,5 ha zastavitelných ploch pro bydlení východně ulice Blanenská, a to v souladu s koncepcí urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 platného ÚPmB územním potenciálem proporcionálního rozvoje MČ. Žadoucí je umožnit proporcionální rozvoj rezidenčního území MČ Brno-Jehnice, kde jsou plochy pro individuální rodinnou zástavbu již vyčerpány.

Ke změně vyjádřil souhlas dotčený orgán na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Tato změna byla proto převzata do nového ÚP, plochy pro rozvoj zástavby na území MČ Brno-Jehnice, tím budou v přiměřeném rozsahu novým ÚP do budoucna zajištěny.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku se doporučuje nevyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30 -06- 2020
 Č.j. MMB: 0282452
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

4795

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0282452/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh: 1/sv:



mmb1es77396fc1

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

JE-1 PLÁSTKY

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v plose dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území MOKRA' HOŘA, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - JEHNICE

Katastrální území

JEHNICE

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

JE-1 PLÁSTKY

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano

ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hlučnost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešina,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0282452/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podání se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1 Plástky.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno–Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Je-1 Plástky vyjmout z návrhu nového ÚPmB a ponechat plochu zemědělského půdního fondu s vymezením územní rezervy pro bydlení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

0451

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
Cejl 866/50a, 602 00 Brno, mobil [REDAKCE] dz.brno@ecn.cz, IČ 67010041

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0282806/2020
listy:1 přílohy:
druh: 11/sv:



mmb1es773970f2

Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Dominikánské nám. 196/1
601 67 Brno
posta@brno.cz

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA	
Odbor územního plánování a rozvoje	
Dobro dne: 30.06.2020	
Oj. MMB: 0282806	
Příl.:	

30. 6. 2020

E-mail se zaručeným elektronickým podpisem

Připomínky k Návrhu Územního plánu města Brna – koridory VRT a ŽUB – koridory VRT a nádraží v Brně

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu (dále jen Děti Země) níže zasílají na Magistrát města Brna připomínky k Návrhu Územního plánu města Brna, které se týkají Železničního uzlu Brno a zapojení VRT.

Citace, k nimž se připomínky vyjadřují:

A) ÚPLNÉ ZNĚNÍ ZADÁNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA schválené Zastupitelstvem města Brna na Z4/033 zasedání dne 11.4.2006 se zapracovanou změnou (pro 3.variantu bez R43) schválenou Zastupitelstvem města Brna na Z5/007 zasedání dne 26.6.2007, viz https://upmb.brno.cz/wp-content/uploads/archive/Pripisovany_uzemni_plan/uplne_zneni.pdf

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

• Zachování kvalitní mobility bude řešeno se zásadami udržitelné dopravy, tj. takového komplexu všech dopravních systémů, které budou vzájemně koordinovány a které se samy sebou nezahltí a zůstanou funkční a efektivní.“ (str. 41)

dále

„S postupným nekoncepčním vznikem železničního uzlu v Brně se hromadily problémy nejen s vlastním provozem železnice, ale i ve využití území města. Nedostatečná kapacita nádraží, nekoncepční větvení tratí, stáří většiny zařízení dráhy apod. jsou důvody, které vedly město k řešení přestavby ŽUB a rozhodnutí o realizaci varianty s přesunem hlavního nádraží“ (str. 42)

dále

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

Cílem je posílení a zrychlení železniční dopravy na území města Brna jako důležitého železničního uzlu regionálního, celostátního i evropského významu a zlepšení vazeb na další dopravní systémy, zejména na silniční, MHD a leteckou dopravu. Je šancí využít příznivou polohu Brna na křižovatce evropských multimodálních koridorů.

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

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

Pro nákladní železniční dopravu vytvořit podmínky pro lepší organizaci a provoz jako základny pro rozvoj kontejnerové a kombinované dopravy včetně logistických center.“ (str. 42)

B) ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA - KONCEPT - varianty I, II a III, 9. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA, viz https://upmb.brno.cz/wp-content/uploads/archive/Pripravovany_uzemni_plan/KONCEPT/Textova_cast/9_Dopravni_infrastruktura.pdf

„Přestavbou železničního uzlu Brno (ŽUB) dává územní plán podmínky k likvidaci fyzických bariér, které tvoří stávající železniční násypová tělesa v centru města. Dále uvolňuje blokované plochy pro rozvoj města. Z hlediska železniční dopravy dojde ke zjednodušení a sjednocení vedení železničních tratí centrem města a vybudování moderního mimoúrovňového osobního nádraží, včetně technického zázemí osobní přepravy na novém odstavném nádraží, která v železničním uzlu Brno chybí. V centrální oblasti města je koncepce založena na soustředění dopravy do jedné trasy s novým osobním nádražím v odsunutě (cca o 800m) poloze jižně od stávajícího nádraží. Nové nádraží vytváří předpoklady k odbavení jak vysokorychlostních, celostátních tak regionálních vlaků.“ (str. 19)

dále

„Jižní varianta trasy VRT Praha-Brno (Varianta I, III) vchází na území města Brna podél dálnice D1 a stávající trati Brno-Jihlava. V úseku styku se zastavěnými částmi (Popůvky, Troubsko) je trasa vedena tunelovými úseky, stejně tak v prostoru oblasti MÚK Brno, centrum. Zaústění samostatné trasy VRT do železničního uzlu Brno je před výhledovou zastávkou Vídeňská do střelických kolejí. V prostoru mezi křižovatkou dálnice D1 s výhledovou komunikací R 43 a MÚK Brno centrum musí dojít k průpletům a propojením trati střelické, VRT ve směru na Břeclav a koleji VRT, které se mimoúrovňově zapojí do střelické trati bezprostředně před zastávkou Vídeňská. Pro umožnění dosažení rychlosti 100km/h na vjezdu do žel. uzlu Brno je ponechána územní rezerva pro směrovou úpravu oblouku stávající střelické trati mezi křížením s ulicí Vídeňskou a Sokolovou. Pro propojení VRT ve směru Praha – Břeclav – Vídeň je nadále sledována tunelová stopa pod mimoúrovňovým křížením MÚK Brno, centrum. Severní varianta trasy VRT Brno-Praha (Varianta II) z Brna vychází ze železniční stanice Brno-Maloměřice a vede dále tunelem pod městskou částí Soběšice, přes Ivanovice směr Velká Bíteš.“ (str. 20)

C) Pokyny pro zpracování návrhu Územního plánu města Brna PŘÍLOHA C Vyhodnocení, jak byly zohledněny námítky (občanů, zástupců veřejnosti, občanských sdružení a ostatních) a připomínky (okolních obcí, městských částí, občanů, zástupců veřejnosti, občanských sdružení a ostatních), viz https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OUPR/Pripravovany_uzemni_plan/POKYNY_pro_NAVRH/2_3_Priloha_C_s vazek_6.pdf

„Bod 1.2.1: Požadavek na uvedení stávající železniční trati mezi Horními Heršpicemi, hlavním nádražím a odbočkou Židenice do stabilizovaných ploch dopravní infrastruktury...“

Bod 1.2.2: Požadavek na zachování železniční vlečky na Výstaviště.

Stanovisko pořizovatele:

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

V souladu se Zadáním nového ÚP byla respektována přestavba ŽUB dle projednané změny ÚPmB číslo B58/02-II z roku 2005 a s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace zapracována do nového ÚP včetně návrhu nového využití železničních ploch, které po přestavbě ŽUB pro systém železniční dopravy nebudou využívány. Plánovaná přestavba ŽUB ruší vlečku pro BVV bez náhrady. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 je nutné stanovisko pořizovatele doplnit o následující:

Dohoda s dotčeným orgánem (Ministerstvem dopravy) je uzavřena ve smyslu Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525 a ZÚR JMK 2016, která je vázána na rozhodnutí o poloze, o které bude rozhodnuto z pozice Ministerstva dopravy.

Námítce se nevyhovuje.“ (str. 2211)

dále

„**Bod 2.2: Doporučení na zařazení ploch viaduktu podél Malé Ameriky mezi rozvojové se zachováním železniční dopravy a modernizace nádraží...**

Stanovisko pořizovatele:

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

V souladu se Zadáním nového ÚP byla respektována přestavba ŽUB dle projednané změny ÚPmB z roku 2005 a s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace zapracována do nového ÚP včetně návrhu nového využití železničních ploch, které po přestavbě ŽUB pro systém železniční dopravy využívány. Námítce pro nesoulad se zadáním nového ÚP není možno vyhovět. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 je nutné stanovisko pořizovatele doplnit o následující:

Dohoda s dotčeným orgánem (Ministerstvem dopravy) je uzavřena ve smyslu Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525 a ZÚR JMK 2016, která je vázána na rozhodnutí o poloze, o které bude rozhodnuto z pozice Ministerstva dopravy.

Námítce se nevyhovuje.“ (str. 2215)

(Jedná se o námítky zástupce veřejnosti o. s. Brnění, viz https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OUPR/KONCEPT_bez_osu/009_5133_11.pdf)

D) Územní plán města Brna Závazná textová část Návrh pro veřejné projednání, viz file:///D:/Stahov%C3%A1n%C3%AD/Pripravovany_UPmB_NAVRH_kompletni_dokumentace_1_Textova_cast_01_Vyrok_1_Zavazna_textova_cast_UPmB.pdf

„**4.1.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA**

Koncepce napojení a obsluhy města drážní dopravou je tvořena těmito systémy:

- páteří příměstské a dálkové veřejné hromadné dopravy je železniční doprava, pro jejíž rozvoj se navrhuje přestavba železničního uzlu Brno a výstavba vysokorychlostních tratí na Prahu, Ostravu a Vídeň/Bratislavu;“ (str. 25)

dále

„**ÚS-29**

ÚS Městská památková rezervace Brno

- stanovit podmínky ochrany charakteru území MPR Brno a jejího městského krajinného rázu
- stanovit podmínky a nezbytné regulační prvky prostorového uspořádání staveb (výšku zástavby, stavební čáry, stavební hranice, šířky uličních prostorů)
- řešit prostupnost okružní třídy mezi historickým jádrem a oblastí mezi starým a novým nádražím

- pro území při ulici Nádražní na tělese bývalé železnice navrhnout doplnění okružní třídy
- pozemky pro solitérní zástavbu veřejné vybavenosti v městské zeleni a řešit návaznost na park podél Nových Sadů
- navrhnout prostorové uspořádání tzv. náměstí pod Petrovem
- stanovit zásady pro zachování panoramatu, veduty a obrazu sídla
- navrhnout uspořádání nástupiště VHD v prostoru ulice Nádražní
- respektovat navržený koridor podzemního diametru
- navrhnout řešení sítí technické infrastruktury
- prověřit potřebu umístění veřejné vybavenosti“ (str. 100)

E) Územní plán města Brna Textová část odůvodnění Návrh pro veřejné projednání, viz [file:///D:/Stahov%C3%AAn%C3%AD/Pripravovany_UPmB NAVRH kompletni dokumentace 1 Textova cast_02 Oduvodneni 2 Textova cast oduvodneni UPmB.pdf](file:///D:/Stahov%C3%AAn%C3%AD/Pripravovany_UPmB_NAVRH_kompletni_dokumentace_1_Textova_cast_02_Oduvodneni_2_Textova_cast_oduvodneni_UPmB.pdf)

„(305) územní rezervy RDZ02 VRT Javůrek – Brno RDZ02-A varianta „Řeka“ RDZ02-B varianta „Petrov“

Úkoly pro územní plánování:

a) V ÚPD dotčených obcí vymezit územní rezervu pro varianty VRT hranice kraje – Javůrek – Brno a stanovit podmínky pro její využití.

RDZ02-A: ZÚR JMK ukládají vymezit a hájit územní rezervy pro obě prověřované varianty vysokorychlostní dopravy VRT (Praha – Brno), tj. pro variantu "Řeka" i pro variantu "Petrov". Územní rezerva pro variantu "Řeka" je v řešení vymezena a označena By/R51. Koridor ze ZÚR JMK (šířky 600 m, v zastavěném území minimálně 100 m) je v řešení změny dle plošných nároků a územních souvislostí zpřesněn (zúžen) na proměnlivou šířku. Podkladem pro koordinaci se záměrem přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) a pro zpřesnění koridoru byla Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (zpracovatel: Správa železniční a dopravní cesty, s.o.; říjen 2017). Územní rezerva koliduje s jinými záměry nadmístního významu – omezení využití územní rezervy vyplývající z § 43 odst. 1 a § 36 odst. 1 stavebního zákona je proto upřesněno stanovením specifické (upřesňující) podmínky využití této územní rezervy.

RDZ02-B: Územní rezerva pro variantu "Petrov" není v aktuální, a proto není zohledněna v řešení Územního plánu města Brna. Protože o poloze budoucího nádraží je již rozhodnuto (o přesunu nádraží rozhodla vláda, přesun podpořilo zastupitelstvo kraje, územní rozhodnutí k umístění stavby Přestavba železničního uzlu Brno nabylo účinnosti), stala se varianta B „Petrov“ územní rezervy VRT Javůrek – Brno, varianta B „Petrov“ bezpředmětná. Pro názornost je neaktuální varianta územní rezervy zachycena v grafické části odůvodnění ÚPmB O.5 Veřejná hromadná doprava – schéma.“ (str. 77)

dále

„Jako centrální oblast města je chápáno území vymezené v zásadě tzv. Malým městským okruhem (Mendlovo nám., Úvoz, Kotlářská, Drobného, Nová městská třída, nové osobní nádraží – Opuštěná, Poříčí, Křížova).“ (str. 155)

dále

„• Tr/5 Bulvár (sběrná komunikace) Tato dvoupruhová místní komunikace tvoří osu lokality Tr-2, její návrh musí být přizpůsoben urbanistickému významu hlavního veřejného prostranství propojujícího nové nádraží u řeky s historickým centrem města.“ (str. 190)

dále

„Páteří příměstské a dálkové dopravy je železnice. Zásadním zásahem do podoby železniční sítě na území města je modernizace Železničního uzlu Brno, která kromě zvýšení kapacity přinese sloučení stávajících průtahů (osobního a nákladního) do jednoho koridoru. Dalším významným zásahem do železničního napojení města bude zaústění vysokorychlostních tratí od Přerova, Prahy a Břeclavi – tyto tratě se od stávajících železničních radiál odklánějí až na kraji města. Všechny vlaky osobní dopravy (konvenční i vysokorychlostní sítě) budou dle předpokladu zastavovat na novém hlavní nádraží u řeky, které tedy bude uzlem nejméně regionálního významu“ (str. 195)

dále

„Pro plošnou obsluhu hromadnou dopravou je uvažována základní síť přestupních uzlů, které vycházejí ze stávajícího stavu a jsou doplněny o nové a jsou označeny značkou v grafické části odůvodnění ÚPmB O.5 Veřejná hromadná doprava – schéma, přičemž tento výčet není závazný a nevylučuje jinou budoucí organizaci dopravy na základě měnících se potřeb přepravy:

□ hlavní nádraží – uzel dálkové dopravy, jakožto terminál pro městskou, příměstskou, dálkovou i mezistátní dopravu: o nové hlavní nádraží (označované „u řeky“) jakožto centrální uzel železniční dopravy, pro všechny vlaky mezistátní, dálkové i příměstské (mj. pro vzájemný přestup) – u nádraží bude přestupní uzel MHD a autobusové nádraží pro dálkovou a mezistátní dopravu a páteřní příměstské linky;“ (str. 200)

dále

„1. Klíčovou strategickou rozvojovou oblastí je jižní čtvrť Trnitá, která zahrnuje území zjednodušeně řečeno mezi starým a novým nádražím a která úzce souvisí s rozsáhlou přestavbou Železničního uzlu Brno, který patří k největším dopravně technickým stavbám v rámci celé České republiky. Realizace záměru výstavby nové městské čtvrti, který je do jisté míry podmíněn koordinací se stavbou ŽUB, má podmiňující strategické investice (PPO, dopravní a technickou infrastrukturu).“ (str. 273)

F) Územní plán města Brna Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj
Návrh pro veřejné projednání, viz
https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OUPR/Pripravovany_uzemni_plan/NAVRH/VP_2020/TEXTOVA_CAST/SEA/VVURU.pdf

„Dopravní koncepce

Železniční doprava Páteří příměstské a dálkové dopravy je železnice. Zásadním zásahem do podoby železniční sítě na území města je modernizace Železničního uzlu Brno, která kromě zvýšení kapacity přinese sloučení stávajících průtahů (osobního a nákladního) do jednoho koridoru. Dalším významným zásahem bude zaústění vysokorychlostních tratí od Přerova, Prahy a Břeclavi - tyto tratě se od stávajících železničních radiál odklánějí až na kraji města. Všechny vlaky osobní dopravy (konvenční i vysokorychlostní sítě) budou zastavovat na novém hlavním nádraží u řeky, které se tak stane uzlem nejméně regionálního významu.“ (str. 31)

„Železniční doprava

Brno je po Praze druhým největším železničním uzlem České republiky. Do Brna je zaústěno sedm tratí, z nichž trať č. 250 je tratí průjezdnou přes město Brno.

Stávající železniční stanice Brno – hlavní nádraží se svojí výpravní budovou z roku 1904 slouží osobní dopravě a odbavování pošty. Kolejiště nádraží má šest průběžných a čtyři kusé koleje. Délka nástupištních hran je od 270 m do 435 m. Stávající situace železničního uzlu Brno je již mnoho desítek let nevyhovující. Vzhledem k očekávané zásadní přestavbě se do modernizace současného stavu dlouhodobě nekládaly potřebné prostředky. Technický stav všech prvků je problematický a technicky zastaralý – zaústění tratí ani vlastní hlavní nádraží nemá dostatečnou kapacitu. Zejména zaústění přerovské tratí výrazně limituje možnosti jejího využití, nástupiště téměř

dvousetletého hlavního nádraží jsou krátká, úzká, v protisměrných obloucích. Přednádražní i zanádražní prostory mají nedostačující kapacitu jak pro hromadnou, tak individuální dopravu a trpí přetížeností, způsobenou kumulací mnoha funkcí.

Nákladní železniční doprava vede dnes přes centrální městskou oblast po tzv. dvoukolejném nákladovém průtahu v trase od Černovického trianglu podél ulice Hladíkovy přes Nákladové nádraží, směrem na jih přes stanici Horní Heršpice. Stanice Maloměřice je stanicí vlakovou – seřaďovací, sloužící pouze nákladní dopravě.

Systém vleček je v Brně rozdělen na dvě části podle místa připojení:

- *severní větev posvitavské vlečky, které jsou napojeny na nákladní železniční stanici Maloměřice,*
- *jižní větev, kde jednotlivé vlečky jsou napojeny z Dolního nádraží, Horních Heršpic a Modřic.*

Výše popsany systém železniční dopravy dlouhodobě nespĺňuje technické ani prostorové požadavky na provozování železnice na území města Brna. Po modernizaci železničních koridorů zůstává Železniční uzel Brno jedním z posledních uzlů, které je nutno na těchto koridorech modernizovat (zdroj: ÚAP 2016).

Byla vypracována Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (2017) Posouzeny byly dvě koncepční varianty řešení přestavby železničního uzlu: varianta Řeka (s nádražím u řeky) a varianta Petrov (s nádražím pod Petrovem). Na základě této studie proveditelnosti pak Ministerstvo dopravy doporučilo cílovou podobu řešení ŽUB. Centrální komise Ministerstva dopravy dne 30. května 2018 schválila Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno s tím, že byla k realizaci upřednostněna varianta Řeka Ab.

Ve variantě Ab je uvažováno zapojení trati od Chrlic zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží stejně jako ve variantě A. Zapojení trati od Břeclavi a od Střelic je řešeno ve směrovém uspořádání. Technicky je toto řešení umožněno realizací mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části uzlu (zdroj: europoint.cz).“ (str. 114)

dále

„Železniční doprava

Páteří příměstské a dálkové dopravy je železnice. Zásadním zásahem do podoby železniční sítě na území města je modernizace Železničního uzlu Brno, která kromě zvýšení kapacity přinese sloučení stávajících průtahů (osobního a nákladního) do jednoho koridoru. Dalším významným zásahem bude zaústění vysokorychlostních tratí od Přerova, Prahy a Břeclavi - tyto tratě se od stávajících železničních radiál odklánějí až na kraji města. Všechny vlaky osobní dopravy (konvenční i vysokorychlostní sítě) budou zastavovat na novém hlavním nádraží u řeky, které tedy bude uzlem nejméně regionálního významu.“ (str. 156)

dále

„Zpochybněná poloha nádraží v rámci přestavby ŽUB znamená ztrátu dříve definované silné stránky ekonomického pilíře. Zpochybnění projektu přestavby ŽUB podvazuje možnosti realizace jižní části VMO a velké části území MČ Brno jih.

+

Územní plán pracuje s vybranou variantou přestavby ŽUB a koordinuje s ní navrhovaný rozvoj území.“ (str. 206)

1. Přípomínky ke stanovení koridorů pro průchod železničních tratí ŽUBem v obou základních variantách modernizace ŽUB

1.1. Přípomínka na nutnost stanovit stabilizované dopravní koridory pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity železniční sítě pro nákladní i osobní dopravu

Není pravda, že „o poloze budoucího nádraží je již rozhodnuto (o přesunu nádraží rozhodla vláda, přesun podpořilo zastupitelstvo kraje, územní rozhodnutí k umístění stavby Přestavba železničního uzlu Brno nabylo účinnosti)“, jak se ve výše zmiňované citaci z dokumentu *Územní plán města Brna Textová část odůvodnění Návrh pro veřejné projednání* uvádí.

Věc se má tak, že na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 30. května 2018, o kterém je řeč v rámci dokumentu *Územní plán města Brna Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj Návrh pro veřejné projednání*, bylo schváleno následující:

(...) „Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:

- SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.
- Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
- Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD“

Tyto podmínky, které Centrální komise jako nedílnou část svého usnesení přijala, ale zatím nebyly naplněny! Toto posouzení teprve nyní probíhá, jak bude níže uvedeno.

Na základě rozhodnutí Centrální komise ze dne 30. 5. 2018 vzala dne 10. 7. 2018 jako bod 3. „Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/18“ vláda materiál na vědomí v sekci D. Různé, dle kterého se má postupovat takto:

„Současně byly SŽDC uloženy následující podmínky pro další přípravu investiční akce: (...)

- SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.
- Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.“

Je zřejmé, že Centrální komise i následně vláda si uvědomovaly objektivní a zásadní problémy ohledně propustnosti modernizovaného ŽUB v upřednostněné variantě Ab. Pokud nebudou zdárně vyřešeny, hrozí vybudování nového úzkého hrdla zejména pro nákladní vlaky jedoucí po transevropském nákladním koridoru RFC7, který propojuje severní část Německa, Českou republiku, Rakousko/Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko.

Vyřešení těchto problémů bude pravděpodobně znamenat buď urbanisticky těžko akceptovatelný návrh nového mimoúrovňového křížení kolejových tras na území Maloměřic a Židenic, nebo upřednostnění varianty ŽUB B „Petrov“, která v Židenicích a dál na jih až do Horních Heršpic zachovává oddělení kolejových tras pro osobní a pro nákladní dopravu bez jejich vzájemného křížení a nové kapacitní hrdlo tak nevytváří.

Tyto aspekty, tedy aktualizace dopravní technologie ŽUB, se aktuálně modelují a počítají v rámci zakázky Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice. Dne 31. 10. 2019 se na profilu zadavatele objevila „Zakázka: Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“. V rámci této velmi

komplexní zakázky, viz níže podrobněji, má být znova řešena celá dopravní technologie brněnského železničního uzlu. Tuto zakázku realizuje sdružení firem MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a SUDOP BRNO, spol. s r.o., které zpracovávaly i SP ŽUB. Obsahem této zakázky je dle Přílohy č. 3 c), Zvláštní technické podmínky, mj. následující:

„1.1.2.1 Aktualizace a zpřesnění navrhovaného kolejového řešení modernizace stanice dle varianty Ab ze studie proveditelnosti, včetně úprav severního zhlaví pro zvýšení kapacity. Zejména se jedná o posouzení podmínek pro zavedení systému ETCS a dalších aktuálních technických požadavků.

1.1.2.2 Prověření možných variant řešení přestupních vazeb mezi železniční stanicí a systémem MHD.

1.1.2.3 Prověření využití stávající výpravní budovy a návrh její úpravy pro vyhovění potřebám pro cestující veřejnost a pro provozní potřeby SŽDC a dopravců.

1.1.2.4 Prověření širších urbanistických vazeb na okolí stanice a návrh řešení přístupových cest do výpravní budovy a na nástupiště z okolí.

1.1.2.5 Návrh a posouzení proveditelnosti modernizace stanice vyhovující provozním potřebám stávajícího uspořádání železničního uzlu a umožňující následnou úpravu do cílového stavu.

1.1.2.6 Aktualizace dopravní technologie železniční dopravy celého železničního uzlu s důrazem na posouzení potřeb nákladní dopravy.“

a dále:

„4.1.1 Požadavky na cílový stav

4.1.1.1 Bude navržena modernizace ŽST Brno-Židenice (v současném stavu se jedná o odbočku) na základě varianty Ab ze „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ s doplněnými spojkami na severním zhlaví dle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno. Navržené řešení bude respektovat Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven.

4.1.1.2 Bezbariérový přístup na nástupiště bude řešen variantně (výtahy, šikmé chodníky nebo jejich kombinace). Stávající podchod bude prodloužen na druhou stranu kolejiště.

4.1.1.3 Přístup na zastávku MHD v ulici Bubeníčková z podchodu navrženého ve studii proveditelnosti v km cca 145,810 (nové staničení) bude navržen variantně (podél tělesa dráhy nebo mezi kolejemi přímo pod most v ulici Bubeníčková).

4.1.1.4 Budou navrženy objekty pro potřeby cestujících v místě přestupní vazby mezi železnicí a MHD.

4.1.1.5 Budou navrženy předjízděné koleje u stávající koleje č. 1K podle Technického prověření dodatečných požadavků sdružení ŽESNAD.CZ ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno. U těchto kolejí bude posouzen podélný sklon ve vztahu k ustanovení odst. 8 § 13 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah a čl. 9.1.3 ČSN 73 6360-1. Tyto úpravy budou zpracovány a posuzovány samostatně.“

a dále:

„4.2.1 Dopravní technologie cílového stavu

4.2.1.1 Dopravní technologie bude zpracována jak pro samotnou ŽST Brno-Židenice, tak i pro celou oblast řešení přestavby železničního uzlu Brno (viz bod 4.2.1.2). Součástí je i prověření podmínek ze schvalovacího protokolu ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno týkající se prověření podmínek pro nákladní dopravu.

4.2.1.3 Nad rámec požadavků Směrnice GR č. 11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění, přílohy I, bude pro výhledový rozsah dopravy zpracován GVD pro období min. čtyřhodinové přepravní špičky včetně přilehlých mezistaničních úseků a plán obsazení kolejí. Bude zpracován rovněž i fragment pro dopravně exponované části uzlu i mimo špičku v období minimálně 2 hodin.

4.2.1.4 Koncepce železniční dopravy bude pro horizont 2035 vycházet z SP ŽUB. U dálkové osobní dopravy se dle vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2 nepředpokládají změny. V případě nákladní dopravy bude zhotovitel vycházet z podkladů a informací uvedených v totožném vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2. V případě regionální osobní dopravy bude jedinou změnou vypuštění linky S37 (za předpokladu dobudování

nástupišť v ŽST Šlapanice). Zhotovitel ZP u objednavatele regionální dopravy zajistí písemné vyjádření k možnosti zrušení linky S37. “

Vyjádření MD č. j. 268/2019-520-DOP/2, o kterém hovoří bod 4.2.1.4, je dopis 1. náměstka Ministerstva dopravy Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., náměstkovi pro modernizaci dráhy SŽDC, Ing. Mojmíru Nejezchlebovi ze dne 2. 8. 2019, kde jsou upřesněny počty nákladních vlaků a jejich směry, s nimiž se má v rámci aktualizace dopravní technologie počítat.

Tato v době podání připomínek vznikající projektová dokumentace je právě výsledkem usnesení vlády a rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, které požadovaly, aby SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracovala „*technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab*“ a aby toto technicko-ekonomické prověření bylo před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení „*předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu*“.

Podrobnější technické zdůvodnění připomínky:

V rámci projektu modernizace ŽUB doposud nebyla dostatečně řešena železniční nákladní doprava. Teprve po dokončení SP ŽUB se ukázalo, že se nedostatečně v rámci SP ŽUB řešila propustnost pro nákladní železniční dopravu. Na objektivně značné nedostatky ohledně kapacity pro nákladní dopravu poukázal profesní spolek Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky, ŽESNAD.

Z důvodu svého vzniku v období až po zahájení prací na SP ŽUB se do zpracování studie nemohl zapojit, což ale nemůže ospravedlnit vytvoření nových kritických míst a úzkých hrdel, která by v budoucnu ohrozila rozvoj železniční nákladní dopravy jak v rámci transevropského nákladního koridoru RFC7, tak při obsluze řady železničních stanic a průmyslových vleček v Brně a jeho okolí.

Tento profesní spolek již v dopise 130/2018 z 9. 4. 2018 pro Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., 1. náměstka ministra dopravy ČR¹, vyjmenoval několik aspektů, které shrnul v příloze dopisu „*Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno*“², kde na 6 stránkách stručně uvádí jednotlivé klíčové a pro kapacitu a propustnost nákladní dopravy v ŽUB fatální problémy, ze kterých v závěru zdůrazňuje toto: „*Provozní technologie SP železničního uzlu Brno nebyla projednána s železničními nákladními dopravci (ani s ČD Cargo). ŽUB v tzv. odsunutě poloze znemožňuje využití trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín a investice vynaložené na její rekonstrukci a modernizaci nebudou využity.*“

Vážné kapacitní problémy ŽUB ve variantě Ab omezují především rozsah budoucí nákladní železniční dopravy, ale s negativním dopadem i na osobní segment. Podrobněji je to uvedeno v odkazovaných přílohách, písmem i obrazově, na které jako na nedílnou součást naší připomínky tímto odkazujeme a žádáme, aby byla řádně vypořádána.

Protože je již v současnosti téměř vyčerpána kapacita 1. tranzitního železničního koridoru v úseku Brno – Česká Třebová (především z důvodu souběhu hustě trasované mezistátní dálkové i brněnské příměstské osobní dopravy), vzniká potřeba odklonit vytrvale rostoucí nákladní segment mezi Brnem a Kolínem z tohoto koridoru na trať vedoucí přes Vysočinu (Havlíčkův Brod), která má nevyčerpanou kapacitní rezervu.

Tato trať má ale pro těžkou nákladní dopravu svou nevýhodu – obtížnější sklonové poměry. Již z/do Brna-Maloměřic nákladní vlaky trasované přes Vysočinu potřebují tzv. přípřež nebo postrk (vedení vlaku více lokomotivami). Z důvodů dopravní i klimatické politiky (viz „*Bílá kniha ...*“) je žádoucí maximum cargodopravy převést ze silnic na železnici, tedy počty nákladních vlaků se mají v tomto a příštím desetiletí o desítky procent navyšovat.

¹ viz příloha č. 1

² viz příloha č. 2,

Přivěšení a odvěšení přípřežných či postrkových lokomotiv je pouze jedním z důvodů, proč nákladní vlaky opouští v Brně-Maloměřicích hlavní průběžné koleje a směřují na kolejiště, které se nachází východně od nich.

Dalším důvodem je třídění vozů na místním spádovišti (platí pro tzv. relační vlaky), další vlaky zastavují v Maloměřicích z důvodů nácestné technické prohlídky vozů, jiné vlaky obsluhují vlečky zaústěné do místní stanice, do Brna-Židenic či do dalších stanic v Brně a jeho okolí. V součtu je takových vlaků většina.

Problém nastane, a to pouze u variant modernizace brněnského uzlu s hlavním nádražím přemístěným do polohy dnešního Dolního nádraží (tedy u všech subvariant varianty A „Řeka“), v okamžiku, kdy se nákladní vlaky mají rozjet z Brna-Maloměřic na kteroukoli trať či vlečku vedoucí odtud jižním směrem. Takový rozjezd nákladního vlaku totiž trvá pět až sedm minut. Při tomto rozjezdu, aby se dostaly na kolej určenou pro směr od severu k jihu, musí ale nejprve úrovnově překřížit v Brně-Židenicích průběžné koleje vedoucí od jihu na sever (směr Havlíčkův Brod a směr Česká Třebová).

A právě takových pěti až sedmiminutových „oken“ pro rozjezdy nákladních vlaků, kdy na sever nemůže jet žádný (osobní ani nákladní) vlak, se zoufale nedostává. Ve špičkách osobní dopravy, která na rozdíl od silnic trvá po téměř celý pracovní den, jezdí už v současné době jen ve směru z jihu na sever každou hodinu čtyři osobní vlaky směr Kuřim, čtyři osobní vlaky směr Blansko, minimálně dva expresy směr Česká Třebová a jeden rychlík směr Havlíčkův Brod.

Celkem tedy 10–11 vlaků osobní dopravy, z nichž každý zabere cca třímínutové „okno“. To znamená třicet minut z jedné hodiny jen pro osobní vlaky v jednom směru. K tomu ovšem je třeba přičíst i vlaky nákladní.

A samozřejmě nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic potřebují pro sebe volné koleje vedoucí na jih, čili po nich (přesně po jedné ze dvou určených pro tento směr) také nemohou v době (pět až sedmiminutového rozjezdu) jet žádné jiné osobní či nákladní vlaky. Navíc stejný problém (byť s potřebou kratšího časového „okna“) platí i pro lokomotivy a soupravy, které vyjíždí z maloměřického depa Českých drah.

Při započtení všech těchto okolností dostaneme tristní výsledek. Během špičky mohou stanici Brno-Maloměřice opustit jižním směrem pouze dva, ve výjimečných případech maximálně čtyři nákladní vlaky za hodinu (týká se denní doby pracovních dnů), tedy počet, který je zejména pro transevropský nákladní koridor RFC7 naprosto nedostatečný.

Zarážející je, že výše popsaný problém vůbec nenastává jak v současném uspořádání kolejí v brněnském železničním uzlu, tak ve všech subvariantách varianty B „Petrov“. V těchto případech totiž nákladní vlaky, rozjíždějící se z Brna-Maloměřic na jih nekříží žádnou kolej určenou pro vlaky osobní dopravy, protože nákladní průtah brněnským uzlem vede na východ od kolejí vedoucích na stávající hlavní nádraží a protože kolejiště v Brně-Maloměřicích, určené pro výše zmíněné účely leží od těchto kolejí rovněž východním směrem.

Mimoúrovňové křížení na tomto místě (v Brně-Židenicích) by bylo z důvodů prostorových omezení v zastavěném území možné realizovat jen velmi obtížně, výsledek by vyvolal (estetické důvody) odpor urbanistické obce.

Dle odborného posouzení organizace ŽESNAD lze výše popsaný problém vyřešit přidáním páté koleje k plánovanému čtyřkolejnému průtahu mezi Židenicemi a hlavním nádražím v odsunuté poloze. To ale znamená dramatické zásahy do stávající podoby projektu, který předpokládá, že ze současného dvojkolejného nákladního průtahu v Židenicích, který je na náspu s příčným řezem o tvaru lichoběžníku, vznikne výstavbou opěrných zdí těleso s příčným řezem ve tvaru obdélníku s prostorem v koruně pro umístění čtyř kolejí.

I takové řešení naráží předepsané limity hlukové zátěže v místě přilehlých obytných domů (zejména v ulici Klíny). Pátou kolej už tímto způsobem umístit nelze. Návrh ŽESNADu tak pravděpodobně znamená změnu vydaného územního rozhodnutí, je i mimo podmínky pro přiznání staré hlukové zátěže, a dostává se zejména tak blízko obytným domům, že by bylo nutné minimálně v ulici Klíny tyto domy vykoupit/vyvlástit.

Pokud stát chce realizovat variantu A „Řeka“, musí přijít s řešením, které prokáže dostatečnou kapacitu, jež má rezervu pro rozvoj jak nákladní, tak osobní dopravy. Následně, jak ukládá Centrální komise ministerstva dopravy, se výsledky vrátí k posouzení. S ohledem na finanční náročnost nově navrženého řešení (bude-li jaké) by měla proběhnout aktualizace ekonomické a finanční analýzy. Teprve poté může být definitivně rozhodnuto finálně o výběru varianty modernizace ŽUB.

Aktualizace ekonomického posouzení (konkrétně CBA, cost-benefit analysis) variant modernizace ŽUB bude nezbytná z důvodu významného navýšení investičních nákladů (v případě nalezení kapacitně dostačujícího řešení varianty A). Zpracování CBA je nezbytnou podmínkou při finanční spoluúčasti EU. Připomínáme, že CBA zpracovaná v rámci Studie proveditelnosti ŽUB vyšla výhodněji pro variantu B „Petrov“. Finančně náročné úpravy varianty A „Řeka“ dále prohloubí její ekonomickou nevýhodnost a mohou vést i k výraznému zhoršení vnitřního výnosového procenta (na hodnotu, při které není investici možné kofinancovat z fondů EU).

Zpracovatel Návrhu územního plánu tedy nevyhověl Zadání, které, jak je výše uvedeno, uvádí toto:

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

Cílem je posílení a zrychlení železniční dopravy na území města Brna jako důležitého železničního uzlu regionálního, celostátního i evropského významu a zlepšení vazeb na další dopravní systémy, zejména na silniční, MHD a leteckou dopravu. Je šancí využít příznivou polohu Brna na křižovatce evropských multimodálních koridorů.

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

Stabilizovat a dále rozvíjet železniční uzel Brno (ŽUB) tak, aby byl konkurenceschopný na evropské úrovni. Pro nákladní železniční dopravu vytvořit podmínky pro lepší organizaci a provoz jako základny pro rozvoj kontejnerové a kombinované dopravy včetně logistických center.“

Naopak dle současného stupně poznání dochází ke snížení kapacity pro nákladní dopravu a v důsledku nejen pro ni. Město je zodpovědné za funkčnost dopravního systému na svém území, výše uvedená fakta nemůže řešit ignorováním, ale musí jako pořizovatel ÚP vytvořit podmínky pro to, aby do budoucna nevyloučil variantu zajišťující funkční řešení železniční dopravy, jak samo požaduje v zadání.

Požadavek připomínky č. 1.1:

De iure ani de facto v tuto chvíli neexistuje a nemůže z výše uvedených důvodů existovat žádné závazné rozhodnutí o finálním výběru varianty modernizace ŽUB, proto Děti Země požadují, aby ÚP umožňoval vedení tratí pro všechny varianty obsažené v SP ŽUB.

Konkrétní vyhovění této námitce spočívá v tom, aby stávající plochy pro železnici (koleje od Horních Heršpic přes dnešní Hlavní nádraží až do odb. Židenice) byly zaneseny jako plochy pro železniční dopravu.

Požadujeme tedy upravit příslušné texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že bylo rozhodnuto o výběru varianty modernizace ŽUB atd.

Požadujeme dále upravit textové části a grafické části tak, aby umožňovaly toto vedení tratí a tomu přizpůsobit využití okolních ploch. Praktický dopad na změnu využití ploch oproti Návrhu je minimální. Jak ukázala veřejná urbanistická soutěž na podobu Jižního centra s centrální polohou nádraží, kvalitní rozvoj této části města je možný při jakémkoliv poloze nádraží.

Pokud je kvůli vyhovění této námitce nutné vrátit se do fáze zadání, požadujeme, aby se tak stalo, protože zajištění průjezdnosti železničního uzlu pro veškerou železniční dopravu je zásadní, než stihnutí termínu schválení územního plánu v roce 2022. Snížení kapacity pro železniční (nákladní) dopravu by znamenalo fatální dopady do celé železniční sítě.

1.2. Přípomínka na nutnost stanovit stabilizované dopravní koridory pro všechny základní varianty modernizace ŽUB z důvodů zajištění dostatečné kapacity návazné sítě MHD a diametru

V rámci zadání, jak již bylo v předchozí části zmíněno, se uvádí toto:

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

Cílem je posílení a zrychlení železniční dopravy na území města Brna jako důležitého železničního uzlu regionálního, celostátního i evropského významu a zlepšení vazeb na další dopravní systémy, zejména na silniční, MHD a leteckou dopravu. Je šancí využít příznivou polohu Brna na křižovatce evropských multimodálních koridorů.“

Tohoto cíle ale není dosaženo, je tomu právě naopak.

Stavby pro městskou hromadnou dopravu jsou součástí 6. stavby modernizace ŽUB, „Městská infrastruktura“. Tato stavba, resp. kvalitně fungující městská hromadná doprava, je nezbytná pro funkčnost celého projektu modernizace ŽUB. Bez dobrého obslužení hlavního nádraží (resp. všech zastávek na území města v rámci ŽUB, zejména Brna-Černovic) nemůže celý projekt po dopravní stránce dobře fungovat, což by mělo i přímé negativní ekonomické dopady.

Za obsluhu nádraží (zastávek) prostřednictvím MHD je zodpovědno přímo město Brno, které si je dle vlastních studií a dokumentů vědomo limitů kapacity povrchové MHD. Proto na základě odborného vyhodnocení SP ŽUB zaujalo Zastupitelstvo města Brna Z7/36 dne 27. 2. 2018 následující usnesení:

„Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- *Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru – jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obsluženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.

- *Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?*

Město Brno nedoporučuje variantu Ab a B1b, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.

- *Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa.“

Na tomto usnesení spoluinvestora je klíčové, že bez Severojižního kolejového diametru (SJKD), nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obsluženo veřejnou hromadnou dopravou.

Dle odborných posudků, které si město Brno nechalo pro své potřeby zpracovat, byla v SP ŽUB nedostatečně dimenzována MHD obsluhující nové nádraží, jak ve svém posudku pro zpracovatele Návrhu územního plánu, doložil doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D. z Fakulty dopravní ČVUT Praha, viz <https://kambrno.cz/wp->

Dle posudku Pavla Drdly, str. 20, oddíl 3. Definování kritických bodů dopravní infrastruktury v jednotlivých variantách: „V rámci městské dopravní infrastruktury je to přetížená tramvajová síť v centrální části města, zejména potom přednádražní prostor, lokalita pod Petrovem, křižovatka Hybešova – Nové Sady – Úzká, křižovatka Nádražní – Dornych – Křenová, křižovatka Nádražní – Novosady – Husova – („Bulvár“), apod. Podle výše uvedených výsledků z tabulek velmi kritickou situací může ve variantě A způsobit návrh o několik desítek procent zvýšit počet spojů během dopravní špičky (dnes je toto již na hranici propustné výkonnosti). Komplikací u varianty A je současně i četné křížení tras spojů linek Nádražní – Benešova a Nádražní – Křenová/Dornych. Dále je třeba upozornit na zatížení „Nové městské třídy“ a ulice Křenová, apod.“

Zmiňované tabulky na stranách 17 a 18 Drdlova posudku ukazují nárůst tramvajové dopravy na nejexponovanějších komunikacích o desítky procent, např.: Pod Petrovem (ulice Nádražní – mezi křižovatkami s ulicemi Hybešova a Husova) je „u varianty A četnost spojů ve špičkové hodině téměř o 40 % větší jak v současném stavu“.

Zastupitelstvo města Brna na základě těchto posudků konstatovalo v rámci usnesení výše uvedené a podmínilo realizaci projektu modernizace ŽUB souběžnou realizací projektu SJKD, který by bez jakýchkoliv pochyb vnitroměstskou veřejnou hromadnou dopravu dokázal vyřešit.

Bohužel, druhý spoluinvestor modernizace ŽUB, stát, tento požadavek Statutárního města Brna v této podobě neakceptoval. Neakceptaci podmínky města Brna konstatuje samo ministerstvo dopravy ve zprávě pro českou vládu, kde uvádí, že: „Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru“, viz materiál Ministerstva dopravy, čj. 85/2018-910-IZD, který vláda vzala na jednání dne 10. 7. 2018 na vědomí v sekci D. Různé jako bod 3. Informace o přestavbě železničního uzlu Brno čj. 574/18, viz [https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Zeleznicni-nadrazi-Brno/Informace-o-prestavbe-zeleznicniho-uzlu-Brno.docx.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Zeleznicni-nadrazi-Brno/Informace-o-prestavbe-zeleznicniho-uzlu-Brno.docx.aspx).

Je tedy zřejmé, že městská hromadná doprava, která je přitom rozhodující pro funkčnost nebo nefunkčnost celého systému, je v tuto chvíli dle oficiálního sdělení města Brna jako spoluinvestora modernizace ŽUB zodpovědného za 6. stavbu projektu ŽUB nevyřešena a také bez SJKD velmi riziková.

Z důvodu nedostatečné kapacity povrchové MHD Statutární město Brno požadovalo z pozice spoluinvestora modernizace ŽUB realizaci SJKD souběžně s modernizací uzlu. Stát ale, jak bylo již uvedeno, odmítl podmínku spoluinvestora, když uvedl, že „Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru,“ a dále uvedl, že „vybraná varianta však jeho výstavbu nevyklučuje.“

To zní na první pohled, že by mohl být SJKD umožněn, ale není tomu tak. Prakticky a zejména realisticky je nepřekonatelný problém v tom, že varianta Ab v sobě neobsahuje počáteční část trasy SJKD, na rozdíl od projektové varianty Ac, viz například webové stránky projektu modernizace ŽUB, Europointbrno.cz: „Ve variantě Ab je uvažováno zapojení tratí od Chrlic zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží“ a „Varianta Ac představuje poslední možnou kombinaci zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelice, tedy zapojení tratí od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím“.

Zdánlivě se sice vznik SJKD neznemožní, v praxi ale ano, protože je z hlediska finančního nepředstavitelné, že by se dokončila modernizace ŽUB s povrchovým zapojením tratě od Chrlic do hlavního nádraží, ale vzápětí by se dané území znovu rozestavělo a finančně náročný povrchový úsek by po převedení vlaků do tunelů SJKD zůstal bez využití.

K tomu uvádíme, že Rada města Brna na svém zasedání 20. 2. 2018 schválila obsáhlejší pozici města Brna ke studii proveditelnosti ŽUB, kde se stran diametru píše toto:

„Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území. Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města. Zapojení obloukem v prostoru bývalých jatek a Masné burzy by v případě realizace SJKD bylo zmařenou investicí, která by navíc nevratně narušila památkově chráněné objekty.

V případě, že by nebylo akceptováno zapojení tratě od Chrlic v trase případného SJKD, město doporučuje v dalším stupni dokumentace prověřit zaústění do jižního zhlaví nádraží u řeky s využitím stávajícího koridoru Komárovem.“

Jak uvádí i komplexní zdůvodnění, studie proveditelnosti na SJKD zatím není zadána. Proces tvorby zadání této studie je velmi zdoluhavý. K návrhu zadání Studie proveditelnosti SJKD, který vytvořila a Statutárnímu městu Brnu zaslala SŽDC, přijala Rada města Brna v říjnu 2018 na základě výše uvedeného toto usnesení³:

„Rada města Brna žádá zadavatele Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru o zohlednění níže uvedených připomínek: (...) Na základě usnesení učiněného na zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z7/36 konaném dne 27. 2. 2018 pod bodem 2, Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, vycházející ve Studii proveditelnosti SJKD z varianty přestavby ŽUB Ac, nikoli Ab.“ (jde o bod 82 schůze Rady města Brna konané dne 23. 10. 2018⁴).

Tyto připomínky nebyly nikdy vypořádány, proces zadávání SP SJKD ze strany SŽDC se ukončil a koalice vzešlá v Brně z komunálních voleb 2018 od té doby připravuje zadání pro studii proveditelnosti.

K samotnému SJKD je třeba uvést ještě jednu podstatnou informaci. V trase, kudy má budoucí diametr vést, je nestabilní podloží, konkrétně v úseku mezi budoucím hlavním nádražím a Moravským náměstím, kdy se pohybujeme ve spraších a sprašových hlínách. Podle vyjádření geologů, například Lubomíra Klimka, ředitele GEOTestu, a. s., bude stavba SJKD vzhledem k podmínkám náročná, a to zejména pod historickým jádrem města Brna. V důsledku tunelových razících prací lze vzhledem k charakteru horniny očekávat, že se bude chovat z části jako kapalina/písek, bude nutné extrémně dobře kotvit domy, aby neujízděly do vznikajícího sesuvu, protože riziko poklesu v důsledku chování horniny zde bude vysoké.

Riziko zvyšuje fakt, že diametr bude ražen nízko pod povrchem, těsně pod spodním patrem historických sklepů, aby zastávky nebyly hluboko pod povrchem, což by značně prodlužovalo cestovní doby, a tedy poškozovalo ekonomiku projektu. Geologové jsou přesvědčeni, že zde tunel realizovat lze, ale budou zde značná rizika, která budou muset být zkoumána v rámci studie proveditelnosti.

Další část SJKD mezi historickým jádrem a přesunutým hlavním nádražím vede územím tzv. Jižního centra, které je v současné době prakticky nezastavěné. Což umožňuje pohodlnou výstavbu této části SJKD hloubením z povrchu. Pokud by se však diametr stavěl až po dokončení ŽUBu, v roce 2035, jak předpokládá vládní Národní investiční plán, je značné riziko, že zde již bude dokončena zástavba a diametr by se musel pod nově zbudovanými objekty při velmi nízkém nadloží razit.

Riziko nerealizace SJKD z důvodů obtížné geologie, z důvodů nákladnosti této stavby v důsledku obtížné geologie či z důvodů protestů a námitek ze strany dotčené i jiné veřejnosti není v současné době nijak ošetřeno, přičemž je z výše uvedených posudků známo, že bez SJKD nebude dostatečně obslouženo budoucí hlavní nádraží ve variantách A Studie proveditelnosti ŽUB.

³ viz příloha č. 3

⁴ viz příloha č. 4 a viz <https://www.brno.cz/sprava-mesta/dokumenty-mesta/zapisky-z-rady-mesta-brna/?cislo=3541&rok=2018&dokument=2&platnost=1>

2

Požadavek připomínky č. 1.2:

Město je dle svého vlastního zadání i dle smyslu tvorby územního plánu na desítky let dopředu povinno vytvořit podmínky pro co nejkvalitnější hromadnou dopravu, tedy musí systémem rezervy nebo dopravního koridoru zajistit možnost realizace modernizace ŽUB v obou základních variantách.

Na základě výše uvedeného odůvodnění Děti Země požadují, aby město Brno do doby finálního dořešení varianty modernizace ŽUB s ohledem na zachování funkčnosti systému veřejné dopravy na území města Brna, které dle aktuálního stavu poznání není ve variantách A „Řeka“ možné bez realizace SJKD (přičemž ale dosud nebyla zadána Studie proveditelnosti SJKD) v rámci nového územního plánu garantovalo možnost realizace modernizace ŽUB ve všech základních variantách (míněny varianty SP ŽUB A „Řeka“ a B „Petrov“).

Požadujeme také upravit příslušné texty tak, aby byly věcně správné a neobsahovaly nepravdivá nebo zavádějící tvrzení, že je možné zrušit „nepotvrzenou“ variantu Petrov, že bylo rozhodnuto o výběru varianty atd.

2**3**

2. Připomínka k ponechání variantních rezerv pro RDZ02, zejména pro VRT ve variantě trasy Javůrek – Žebětín – Brno, střed

3

V rámci citovaného dokumentu *Územní plán města Brna Textová část odůvodnění Návrh pro veřejné projednání*, se uvádí:

„(305) územní rezervy RDZ02 VRT Javůrek – Brno RDZ02-A varianta „Řeka“ RDZ02-B varianta „Petrov“

Úkoly pro územní plánování:

a) V ÚPD dotčených obcí vymezit územní rezervu pro varianty VRT hranice kraje – Javůrek – Brno a stanovit podmínky pro její využití.

RDZ02-A: ZÚR JMK ukládají vymezit a hájit územní rezervy pro obě prověřované varianty vysokorychlostní dopravy VRT (Praha – Brno), tj. pro variantu "Řeka" i pro variantu "Petrov". Územní rezerva pro variantu "Řeka" je v řešení vymezena a označena By/R51. Koridor ze ZÚR JMK (šířky 600 m, v zastavěném území minimálně 100 m) je v řešení změny dle plošných nároků a územních souvislostí zpřesněn (zúžen) na proměnlivou šířku. Podkladem pro koordinaci se záměrem přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) a pro zpřesnění koridoru byla Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (zpracovatel: Správa železniční a dopravní cesty, s. o.; říjen 2017). Územní rezerva koliduje s jinými záměry nadmístního významu – omezení využití územní rezervy vyplývající z § 43 odst. 1 a § 36 odst. 1 stavebního zákona je proto upřesněno stanovením specifické (upřesňující) podmínky využití této územní rezervy.

RDZ02-B: Územní rezerva pro variantu "Petrov" není v aktuální, a proto není zohledněna v řešení Územního plánu města Brna. Protože o poloze budoucího nádraží je již rozhodnuto (o přesunu nádraží rozhodla vláda, přesun podpořilo zastupitelstvo kraje, územní rozhodnutí k umístění stavby Přestavba železničního uzlu Brno nabylo účinnosti), stala se varianta B „Petrov“ územní rezervy VRT Javůrek – Brno, varianta B „Petrov“ bezpředmětná. Pro názornost je neaktuální varianta územní rezervy zachycena v grafické části odůvodnění ÚPmB O.5 Veřejná hromadná doprava – schéma.“

V citované části dokumentu se opět objevuje nepravdivá zpráva, že je již rozhodnuto poloze nádraží a tudíž může být zmíněná rezerva vypuštěna. To již bylo výše vyvráceno.

Přímo ke koridoru VRT uvádíme:

V současné době probíhá zpracování Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, kterou realizují firmy SUDOP PRAHA a.s. a SUDOP EU a.s. V dokumentu nazvaném „Zvláštní podmínky pro zpracování „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav“, je jak v zadávací dokumentaci, viz https://zakazky.szdc.cz/document_download_5588.html, tak ve zveřejněné smlouvě, <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5195872>, uzavřené dne 4. 4. 2018, část Zvláštní podmínky, viz https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/7126620/E618-S-5575_2017_PH_P%C5%99%C3%ADloha%20%C4%8D.%201.pdf v části 4 „Rozsah řešení“ uvedeno: „V Jihomoravském kraji je třeba rozpracovat technické řešení zaústění VRT do Železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) tak, jak je v jednotlivých projektových variantách (A, B) a variantě bez projektu obsaženo ve zpracované studii proveditelnosti ŽUB a vyhodnotit proveditelnost takto navrhovaných technických řešení.“

a dále:

„Železniční uzel Brno

Možnosti řešení modernizace tohoto železničního uzlu jsou předmětem zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (dále také SP ŽUB). V této studii proveditelnosti jsou řešeny tři základní varianty – Bez projektu, A – Řeka, B – Petrov. U všech těchto variant je řešen scénář s výhledovou realizací vysokorychlostních tratí Praha – Brno a Brno – Vranovice. S ohledem na dosud neuzavřenou otázku výběru výsledné varianty ŽUB je nutné uvažovat řešení ŽUB ve třech scénářích a k tomu zpracovat technické a dopravně-technologické řešení zapojení VRT.

Zpracovány budou tyto varianty ŽUB:

1. Scénář ŽUB ve variantě A
 - o Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB
2. Scénář ŽUB ve variantě B
 - o Bude převzato řešení uvažované ve studii proveditelnosti ŽUB
3. Scénář ŽUB v alternativním návrhu
 - o Návrh bude upřesněn v průběhu zahájení prací s ohledem na závěry z projednání SP ŽUB

Z hlediska technického řešení infrastruktury naváže řešení zapojení do ŽUB na invariantní bod na trase Praha – Brno (přibližně oblast Domašova), invariantní bod na trase Brno – Břeclav (přibližně oblast Modřic) a invariantní bod nové trati Brno – Přerov (přibližně oblast Ponětovic). Ve výchozím stavu bude uvažováno řešení dle stanovených tří scénářů řešení ŽUB. Součástí technického řešení bude navržení takových dodatečných úprav nad rámec výchozího stavu, aby byla zajištěna dostatečná kapacita infrastruktury a zajištěn odpovídající provozní koncept dálkové a regionální železniční dopravy.

Z hlediska dopravně-technologického bude uvažována stejná hranice, jako je popsána v hledisku technického řešení. Součástí bude výpočet základních dopravně-technologických ukazatelů s cílem ověřit dostatečnost kapacity infrastruktury a stanovené jízdní doby.

Výsledkem výše uvedeného bude:

- Ověření návrhu technického řešení ŽUB pro potřeby RSI a 2, případně jeho doplnění
- Ověření technické a územní proveditelnosti pro jednotlivé scénáře řešení ŽUB a variant zapojení VRT

Návrh provozní koncepce dálkové dopravy pro uvedené variantní uspořádání ŽUB ve stavu po realizaci variant VRT“

Takto postavená Studie proveditelnosti VRT by uměla odpovědět na otázky dopravní, dopravně-technologické a zejména ekonomické pro každou z obou základních posuzovaných poloh nádraží.

V rámci „Pravidelné informace o stavu přípravy Rychlých spojení k březnu 2019“⁵, kterou pod čj. 276/19 předložil tehdejší ministr dopravy Dan Ťok a projednala dne 15. 4. 2019 vláda, se však uvádí, viz <https://www.vlada.cz/cz/media-centrum/tiskove-zpravy/vysledky-jednani-vlady-15--dubna-2019-173048/>:

„V rámci řešení železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) byla dokončena studie proveditelnosti s výběrem varianty Ab pro modernizaci uzlu v nové poloze. Studie proveditelnosti již byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy a aktuálně jsou zahajovány navazující práce projektové přípravy včetně spolupráce s městem Brnem i Jihomoravským krajem. Tomuto řešení se přizpůsobuje rovněž zpracovávaná dokumentace pro VRT Praha – Brno – Břeclav. Pro zřízení novostavby VRT Praha – Brno – Břeclav bude upraveno řešení ŽUB dle potřeb nové trati. V rámci navazujících procesů v rámci ŽUB bude sledována i problematika návazné městské dopravy, která se novému řešení dopravní obsluhy bude rovněž přizpůsobovat.“

Tento vládní materiál není ale validní, protože není pravda, že by byla nějakým orgánem kdykoliv tato varianta „vybrána“. Centrální komise k tomu zaujala postoj, že „upřednostňuje variantu Ab za předpokladů“ naplnění již několikrát zde zmíněných podmínek. Jak je zde na několika místech popisováno, v současné době oficiálně panují reálné obavy, že nebude možné tuto variantu z důvodu dopravně-technologických realizovat (proto se zpracovává předmětná studie, která je aktualizací kompletní dopravní technologie z SP ŽUB), je proto v rozporu s péčí řádného hospodáře a v rozporu s cíli územního plánování definovaných stavebním zákonem, že by se nyní překotně vypouštěla jedna z racionálně možných variant.

Pro kontext uvádíme, co mělo být původně předmětem posouzení variant:

Varianta B z SP ŽUB má v případě tunelového zapojení vysokorychlostních tratí pod městem o cca 2 min kratší jízdní dobu z invariantního bodu (Javůrek) do brněnského nádraží (podle zvolené varianty) díky kratší trati a o cca 9 minut kratší cestovní dobu do mnoha míst v Brně (pěšky/MHD) v případě, že by vysokorychlostní vlak zajížděl na hlavní nádraží ve variantě A, a ještě větší rozdíl, pokud by jel rovnou na Břeclav a stavěl jen na nově prověřované zastávce na Vídeňské. To má zásadní dopad na celkovou ekonomiku kvůli ušetřenému času (skutečnému i vnímanému).

Rozdíl v cestovní době Praha-Brno je vlivem polohy nádraží tak veliký, že je pravděpodobné, že pro dosažení podobného cestovního času bude nutné ve variantě A někde na trase Praha – Javůrek zrychlit trasu za cenu vyšších nákladů k dosažení kratší jízdní doby, čímž se ve výsledku mohou srovnat či přiblížit investiční náklady obou variant. Ekonomiku VRT je nutné totiž hodnotit v celku, ne na pár kilometrech variantního úseku, což dělala původně SP ŽUB (následně to na základě připomínek bylo odstraněno).

Důsledky rozhodnutí pro sledování pouze jedné ze dvou základních variant modernizace ŽUBu v rámci studie proveditelnosti na VRT Praha-Brno-Břeclav vidíme citelně právě na tom, že kvůli brněnské úvratí na hlavním tahu Praha – Břeclav ve variantách A bude nutné v Brně vytvořit dvě nádraží pro VRT, jedno v rámci hlavního nádraží a druhé někde v prostoru Vídeňské. Terminál Vídeňská ale v případě realizaci variant A nemá pohodlné a rychlé spojení s centrem města, což jej činí značně neatraktivním. Zejména v případě, že nebude ve stejné době vybudován SJKD, který by tuto zastávku pro VRT napojil, což se dle Národního investičního plánu ale neplánuje, SJKD má začít vznikat až po realizaci této vysokorychlostní trati, viz Národní investiční plán, str. 217.

Pro ekonomický úspěch VRT je zásadní konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě a když se v Brně ztratí dlouhý čas cestováním na nádraží, promítá se to významně do celkové cestovní a vnímané cestovní doby, což může znamenat, že časově výhodnější může být pořád jízda autem. To je v rozporu s deklarovaným cílem ze zadání, kde se uvádí: „Cílem je realizovat železniční síť na území města Brna tak, aby poskytovala optimální podmínky pro kvalitní příměstskou dopravu i budoucí připojení vysokorychlostních tratí (VRT)“ protože bez vazby na dostatečně kapacitní návaznou hromadnou dopravu není systém VRT konkurenceschopný a ekonomicky rentabilní.

⁵ viz příloha č. 5

Územní plán je tu ale od toho, aby vytvořil takové podmínky, které tuto provázanost a funkčnost zajistí. Rozhodovat o zrušení nějaké rezervy bude možné až po finálních výstupech z SP VRT, SP SJKD a výsledků studie na aktualizaci dopravní technologie z SP ŽUB. Dále se v rámci Textové části odůvodnění Návrhu a stejně tak v rámci Vyhodnocení vlivů uvádí: „Všechny vlaky osobní dopravy (konvenční i vysokorychlostní sítě) budou dle předpokladu zastavovat na novém hlavní nádraží u řeky.“

To ale dle vyjádření samotného ředitele KAMu není pravda, když uvedl ve Facebookové diskuzi, viz <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10223092287958545&set=a.2132578276975&type=3&theater:> „Nikoliv 90% místních vlaků, ale 90% vlaků jedoucích po VRTce (vysokorychlostní trati) zastaví na brněnském hlavním nádraží, tedy nádraží u řeky.“

Dle aktuálního vývoje výše uvedené SP, o které je pořizovatel územního plánu pravidelně informován (pokud není přímo účastníkem výrobních výborů), ale není zřejmé, kolik procent vysokorychlostních vlaků bude zajiždět na přesunutém hlavní nádraží a kolik bude zastavovat na zastávce Vídeňská. Ředitel KAMu tuto svoji domněnku, která zazněla dne 10. června na zastupitelstvu městské části Brno-střed, ničím nepodložil, ale je v každém případě v rozporu s textem v textové části odůvodnění Návrhu. V rámci Návrhu územního plánu není navíc řešeno, jak se počítá s obsluhou MHD zastávky Vídeňská, aby ti, co zde vystoupí, mohli jet přímo do centra města, případně jinam, ale nikoliv s vyvolaným přestupem na vlak na přesunutém hlavní nádraží a teprve pak na MHD do centra. S tímto problémem se musí Návrh vypořádat.

Požadavek připomínky č. 2:

3

S ohledem na výše uvedené Děti Země nesouhlasí s vypuštěním rezervy RDZ02 a požadují její ponechání do doby skutečného rozhodnutí o variantě modernizace ŽUB, o způsobu řešení VRT Praha-Brno a do doby dořešení celkově funkčního systému hromadné osobní dopravy na území města Brna.

3

4

3. Připomínka k Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj Návrh pro veřejné projednání

4

V rozporu s požadavky na tvorbu SEA Vyhodnocení vlivů návrhu ÚP neřeší výrazný dopad na obyvatele Židenic, a to jak v případě, že by dopravně-technologicky vyšlo pro souběh osobní s nákladní dopravou čtyřkolejí (v případě širokého kolejiště se zvuk šíří vysoko i daleko), ale zejména v případě nutnosti vybudovat v rámci modernizace ŽUB s nádražím v přesunutém variantě v oblasti Židenic pět kolejí, které se nevejdou do půdorysu stávajícího železničního tělesa, a technicky by nebylo možné, aby se pátá kolej vešla bez nutnosti demolice desítek domů na ulicích Klíny, případně Nevrklova. Tyto dopady, které ale nejsou v rámci Vyhodnocení vůbec zmíněny, naopak je tvřízeno, že se zvýší kapacita pro železniční dopravu, musí být v rámci Vyhodnocení skutečně vyhodnoceny, a to na základě finálního rozhodnutí o výběru varianty modernizace ŽUB.

4

Požadavek připomínky č. 3:

Děti Země požadují, aby Vyhodnocení vlivů návrhu Územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj vyhodnotilo dopady plynoucí z případné nutnosti vybudovat pro dostatečnou propustnost pátou kolej v Židenicích.

4


statutární zástupce klubu

5 ks příloh

Tento dopis byl zaslán e-mailem z adresy dz.brno@ecn.cz a podepsán elektronickým podpisem. Kvalifikovaný certifikát sériové číslo 5147575 vydala Certifikační autorita PostSignum Qualified CA 3 (ověření osobních certifikátů na http://www2.postsignum.cz/icz_szng_pcu/certSearch).

ŽESNAD.CZ

Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf. [REDACTED]

info@zesnad.cz

www.zesnad.cz

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	130 /2018	[REDACTED]	V Praze, dne 9.4.2018

Vážený pan

[REDACTED]
1. náměstek ministra dopravy ČR
Ministerstvo dopravy ČR
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
Nábř. L. Svobody 12
110 15 Praha 1

Věc: *Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno*

Vážený pane náměstku,

V příloze Vám zasíláme dokument, ve kterém jsme analyzovali problémy a rizika sloučení osobní a nákladní dopravy v železničním uzlu Brno. Jelikož některé z těchto problémů jsou velmi závažné pro rozvoj železniční nákladní dopravy, prosíme Vás o jejich důkladné zvážení před finálním rozhodnutím.

S pozdravem

[REDACTED]
Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky
ŽESNAD.CZ

Příloha č.1: Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno

Obavy železničních nákladních dopravců ze sloučení osobní a nákladní železniční dopravy pro průjezd železničním uzlem Brno

Praha, 3.4.2018

Dopravně-koncepční hledisko

Přes železniční uzel Brno vede významný nákladní koridor RFC7, který propojuje severní část Německa, Českou republiku, Rakousko / Slovensko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko. Pro Českou republiku má tento koridor jak tranzitní, tak exportní / importní význam. V exportu a importu se dále jedná o významné relace přes baltický trajekt do Skandinávie. Vzhledem k tomu, že železniční koridory RFC v současné době teprve nabývají na významu, očekává se do budoucna výrazný nárůst železniční dopravy. To vše bude znamenat násobně vyšší průvoz zásilek přes železniční uzel Brno. Nynější segregace nákladní dopravy v uzlu Brno toto umožňuje a je i v souladu s opatřením DOPRAVNÍ POLITIKY ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050:

- **Zajistit průjezdnost velkých železničních uzlů segregací osobní a nákladní dopravy** (zejména uzel Praha).

Gestor: MD; Termín dle Dopravních sektorových strategií (dokončení modernizace železničních uzlů, zejm. Praha, Brno, Ostrava a Plzeň).

Dle koridorové studie koridoru Orient-East Med (RFC7) je předpoklad nárůstu železniční přepravy na českém úseku koridoru z 42 958 000 t v roce 2010 na 92 190 000 t v roce 2030.

Viz:

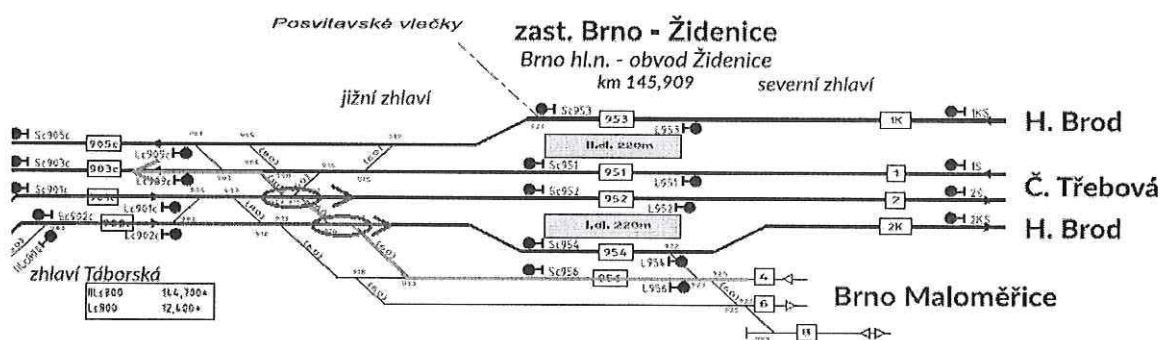
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/orient_east_med_study_0.pdf

Dopravně-technologické hledisko

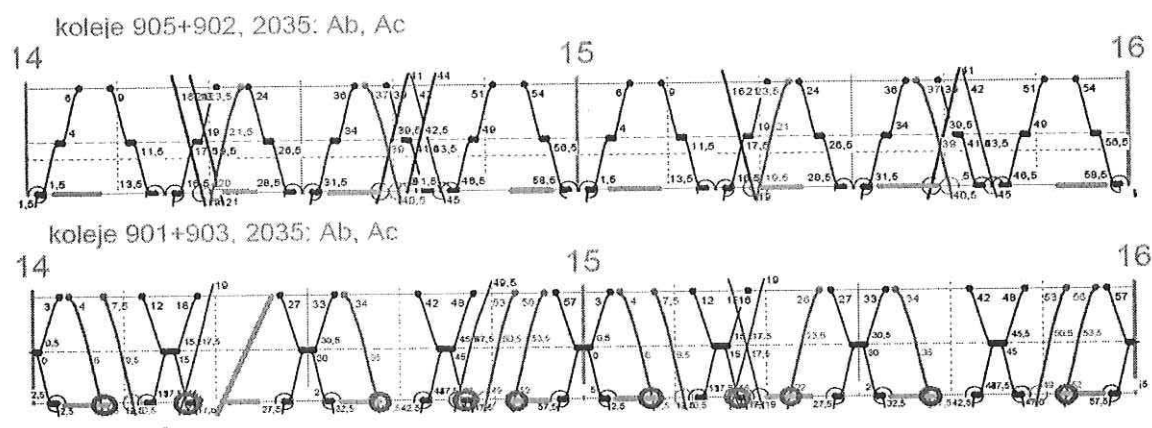
Z hlediska technologického je možno doložit následující obavy sloučení osobní a nákladní dopravy v průjezdu železničním uzlem Brno, tedy ve variantách A, Aa, Ab, Ac:

1) **Kolizní průjezd ve směru seřadovací stanice Brno-Maloměřice – ŽST Modřice** dle současného GVD pro **16 pravidelných vlaků denně a 15 pravidelných vlaků v určité dny v týdnu** (vše ČD Cargo) s předpokladem dalšího růstu do budoucna. Jedná se o výchozí vlaky z ŽST Brno-Maloměřice ve směru Modřice, Břeclav a tranzitní vlaky z České Třebové / Havlíčkova Brodu ve směru Břeclav, které jsou vedeny přes vjezdové kolejiště ŽST Brno-Maloměřice z důvodu zpracování vlaku a technologických prohlídek. Dále se k těmto vlakům předpokládá další postupný přírůstek do roku 2030 – až dalších **25 vlaků denně** (všichni dopravci; z důvodu vyššího využití volné kapacity trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno a jejím zatraktivněním, mj. pomocí infrastrukturní postrkové služby) ve směru Břeclav s nutností odstopu postrkové lokomotivy v ŽST Brno-Maloměřice. Tyto vlaky jsou rozloženy do celého období 24 hodin denně, včetně ranní a odpolední špičky. Je zcela nepřipustné vyloučení nákladní dopravy v období špičky osobní dopravy, neboť to by mělo za následek negativní kvalitativní dopady do přepravních dob nákladní dopravy a negativní ekonomické dopady do oběhu hnacích vozidel a souprav vlaků.

Zdůvodnění: Ve variantách A – Ac je pro jízdy vlaků z ŽST Maloměřice (po levé straně traťových kolejí ve směru jízdy) nutné v ŽST Brno-Židenice kolizně překřížit 2 traťové koleje pojížděné v opačném směru a zařadit se při volnosti příslušné traťové koleje do sledu vlaků – viz schema (modře vlaky v hlavním směru, oranžově nákladní vlak). Na každý vlak se jedná o **dobu obsazení zhlaví 4,5 min.** To znamená, že musí být po dobu min. 5,5 min volná traťová kolej č. 901c Brno hl.n. – Blansko i traťová kolej č. 902c Brno hl.n. – Tišnov a současně musí být volná traťová kolej č. 903c Blansko – Brno hl.n. a zajištěno zařazení do sledu vlaků dále z ŽST Brno hl.n. ve směru Modřice, **což bude v dopravní špičce kritické.**

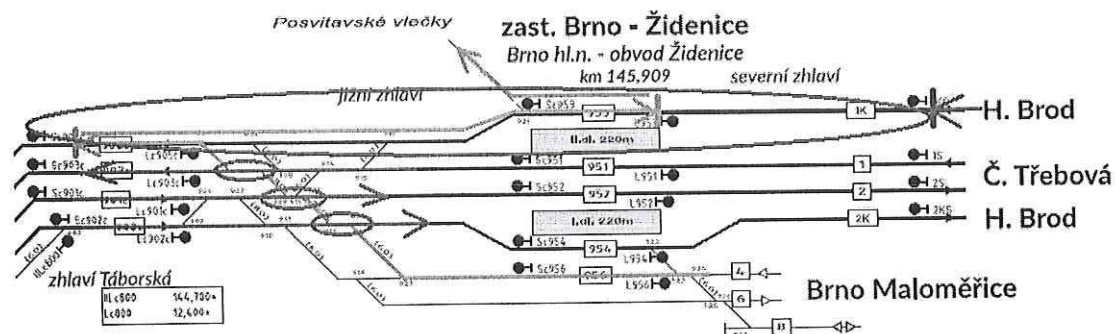


Odjezd vlaku z ŽST Brno-Maloměřice není v modelovém GVD průkazně doložen. Z níže uvedeného našeho záznamu obsazení zhlaví ŽST Brno-Židenice do fragmentu modelového GVD (oranžové vodorovné čáry, červeně zakroužkované kolize) vyplývá **jediná teoretická volná trasa v období 14 – 16 hod, a sice v čase 14:20** (oranžová trasa Brno-Židenice – Brno hl.n.). **To je pro rozvoj nákladní dopravy zcela nedostatečné.**



2) Kolizní jízdy obsluhy posvitavských vleček pravidelnými vlaky kategorie Mn z ŽST Brno-Maloměřice.

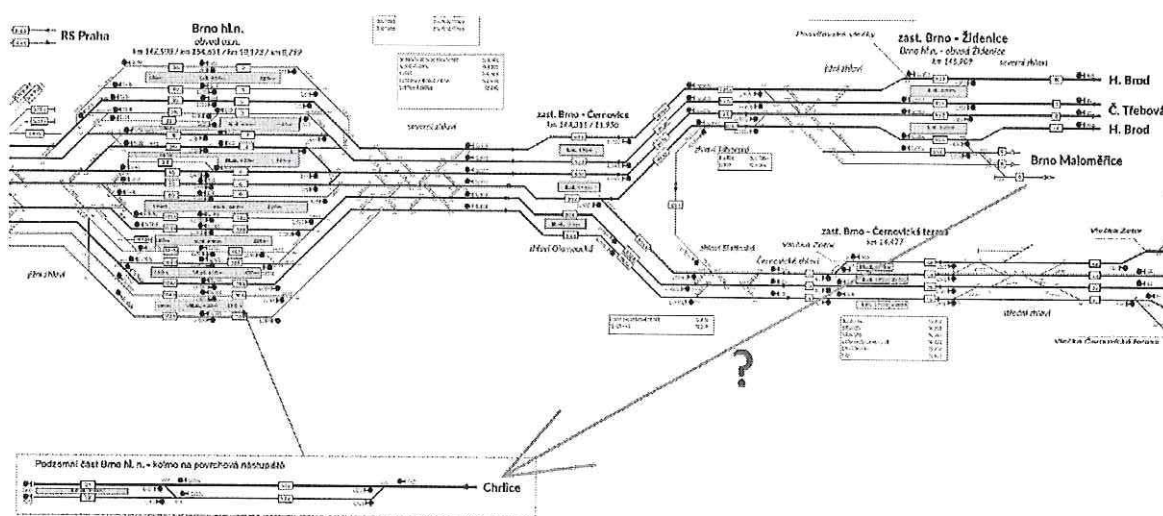
Zdůvodnění: Varianty A – Ac (společné nádraží u řeky) budou znamenat při obsluze vleček posvitavského areálu kolizní posunovou jízdu přes 4 traťové koleje na zhlaví ŽST Brno-Židenice a posunovou jízdu se dvěma úvratěmi na přilehlé traťové koleji k zaústění posvitavských vleček – viz schema (modře vlaky v hlavní směru, oranžově nákladní vlak). Vzhledem k nezabezpečení posunové jízdy pod dohledem vlakového zabezpečovače se bude jednat rovněž o bezpečnostní riziko. Mn vlak jezdí dle současného GVD ve směru na posvitavské vlečky v hodině 8-9 a zpět v hodině 9-10. Obsluha posvitavských vleček není v modelovém GVD řešená!



3) Omezující jízdy Mn vlaků ve směru Brno-Maloměřice – Brno-Chrlice – Sokolnice-Telnice a zpět.

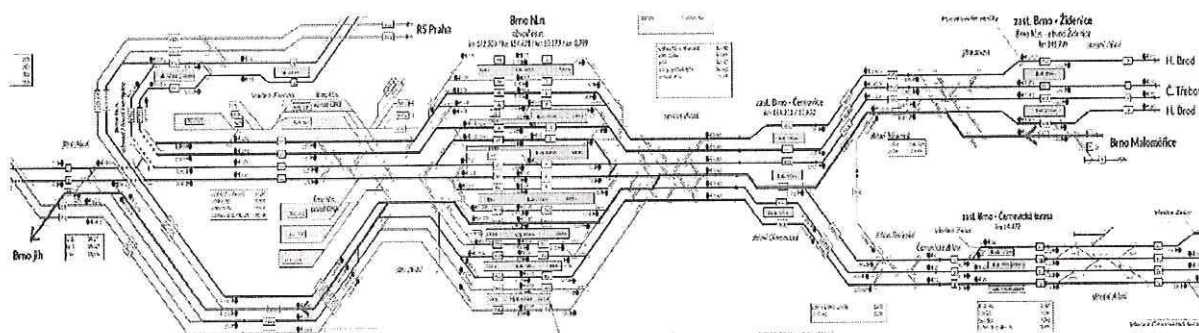
Zdůvodnění: Ve variantě Ac a Aa neexistuje propojení tratě směr Brno-Chrlice pro nákladní dopravu – viz schema. Odklon přes ŽST Holubice by znamenal navýšení km do ŽST Brno-Chrlice o cca. 30 km a do ŽST Sokolnice-Telnice o cca. 16 km, což bude mít vliv na zvýšení ceny a tím snížení konkurenceschopnosti přepravy po železnici oproti silnici.

Ve variantách A a Ab jízda vlaku znamená obsazení koleje osobního nádraží ŽST Brno hl.n. minimálně na několik desítek minut z důvodu úvratí vlaku a objetí HV.



4) Kolizní jízdy obsluhy Terminálu Brno, tj. přetah souprav vlaků a skupin vozů ze ŽST Brno-Maloměřice do Terminálu Brno.

Zdůvodnění: Pro všechny varianty A představují jízdy vlaků (skupin vozů) kolizi s vlaky osobní dopravy, buď jízdou po traťové koleji v celém úseku Brno Židenice – Brno jih **proti správnému směru** – viz schema (zeleně bezkolizní jízda, červeně kolizní jízda), nebo dvě kolizní přejíždění zhlaví, a sice v ŽST Brno-Židenice kolizně překřížit 2 traťové koleje pojížděné v opačném směru a na severním zhlaví v ŽST Brno jih kolizně překřížit 1 traťovou kolej pojížděnou v opačném směru. V současném GVD probíhá obsluha Terminálu Brno zpravidla v době odpolední špičky. SP řeší příjezd na Terminál Brno pouze přímo bez zastavení v ŽST Brno-Maloměřice, přičemž v praxi bude zastavení (technická kontrola, odstup postrku – při využívání trati přes Havlíčkův Brod, přepřah) v ŽST Brno-Maloměřice i nadále využíváno.



Závěrem:

Provozní technologie SP železničního uzlu Brno nebyla projednána s železničními nákladními dopravci (ani s ČD Cargo).

ŽUB v tzv. odsunuté poloze znemožňuje využití trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín a investice vynaložené na její rekonstrukci a modernizaci nebudou využity.

Rizikové hledisko

Varianty A – Ac budou znamenat další následující rizika pro udržitelnost a rozvoj nákladní dopravy:

1) **Dopad sloučení osobní a nákladní železniční dopravy do jednoho vícekolejného koridoru na generování hluku na okolí tratě.** Z toho vychází požadavek na zpracování komplexní hlukové studie pro 4 kolejný koridor Brno-Židenice – Brno hl.n. (u řeky) pro prognózované počty vlaků včetně navýšení rozsahu nákladní dopravy dle předpokladů koridorové studie RFC7 a předpokladů nákladních dopravců.

Zdůvodnění: Dnešní nákladní dvoukolejná trať je z hlediska odhlučnění snáze řešitelná formou standardně užívaných protihlukových opatření než trať vícekolejná. Lze se domnívat, že při zastavění okolí trati novými zónami bude ze strany města Brna sílit tlak na omezování železniční nákladní dopravy, což v případě nákladního koridoru RFC7 bude znamenat nepřijatelné úzké hrdlo.

2) Dopad výlukové činnosti na dnešním nákladním průtahu železničním uzlem Brno.

Zdůvodnění: Postup výstavby nádraží u řeky, tj. v místě dnešního nákladního průtahu železničním uzlem Brno může v určitých stavebních etapách vyžadovat úplné uzavření tohoto průtahu, což by mělo pro nákladní železniční dopravu fatální dopady.

3) Riziko zranitelnosti jediného železničního průtahu Brnem a ochromení veškeré železniční dopavy v trase Břeclav – Brno – Kolín – Praha v případě neprůjezdnosti společného nádraží (jako např. požár v ŽST Bohumín).

Připomínky statutárního města Brna
k návrhu „Zvláštních technických podmínek pro zpracování
Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru“

Rada města bere na vědomí obecně navržený postup a přístup ke zpracování Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru, milníky zpracování i počet navržených variant, které nelze vnímat jen jako trasy, ale také jako možné kombinace trasy, navržených stanic a provozního charakteru záměru SJKD.

Rada města Brna žádá zadavatele Studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru o zohlednění níže uvedených připomínek:

- V části 2.3 Očekávané základní cíle projektu - při dalším zpracování analytické části studie definovat stanovení vah jednotlivým cílům studie proveditelnosti, které umožní jednoznačné posouzení naplnění cílů projektu.
- V části 2.3 dále akcentovat návrh P+R u vhodných stanic SJKD (a u stanic zapojených tratí) a prověřit vliv jejich realizace na zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy.
- V části 2.2 a 2.3 také stanovit cíle, které jsou ovlivněny realizací záměru SJKD nepřímo, např. snížení externalit individuální automobilové dopravy, zvýšení atraktivity rozvojových ploch díky zkvalitnění jejich obsluhy veřejnou hromadnou dopravou apod.
- V části 6.1 Harmonogram prací - v rozdělení dílčích plnění zřetelněji definovat předěl mezi analytickou částí práce a samotným zpracováním návrhové části v souladu s částí 3 zadání (3.1 Analytická část, 3.2 Návrhová část) se zohledněním užšího výběru variant mezi těmito stupni.
- V části 6.1 Harmonogram prací - zkrátit celkovou dobu plnění o 6 měsíců, aby došlo, i s ohledem na předchozí bod, k synergii zpracování návrhové části studie proveditelnosti se zpracováním nového Územního plánu města Brna.
- V části 6 - svolat a uskutečnit vstupní jednání bezprostředně po podepsání smlouvy a zahájení prací na studii, kde by mohly být vyjasněny dílčí okolnosti zpracování studie proveditelnosti. Např. lze upozornit na nesoulad mezi požadavkem na posouzení zapojení do téměř všech tratí (bod 2.4) a sítí určenou pro zpracování dopravní technologie (bod 5.2e, kde jsou zmíněny pouze tratě 250 a 300).
- Na základě usnesení učiněného na zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z7/36 konaném dne 27. 2. 2018 pod bodem 2, Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, vycházet ve Studii proveditelnosti SJKD z varianty přestavby ŽUB Ac, nikoli Ab.
- Vycházet z geologického posouzení možných variant, které město Brno zpracovalo v roce 2018 a předalo zadavateli.
- V rámci ekonomického posouzení vycházet z možnosti variabilního počtu stanic SJKD, které ovlivní náklady stavby.
- Obecně, vzhledem k charakteru záměru, akcentovat etapizaci realizace a provozu – navrhnout a posoudit možné funkční etapy SJKD.
- Vzhledem k charakteru dopravy, což je jeden z určujících znaků vymezení Brněnské metropolitní oblasti, akcentovat v analytické části při popisu metropolitní síť před regionální.

Znění připomínek bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R7/190 dne 23. 10. 2018.

Ing. Petr Vokřál
primátor města Brna

RM7/

R7/159. schůze Rady města Brna
konaná dne 27. 2. 2018

Název:

Návrh na změnu usnesení k bodu č. 117 z RMB č. R7/158 ze dne 20. 2. 2018

Stanovisko statutárního města Brna
k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

Obsah:

- Důvodová zpráva (str. 2)
- Návrh Stanoviska statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (str. 3 - 10)

Návrh usnesení:

Rada města Brna

d o p o r u č u j e

Zastupitelstvu města Brna

s c h v á l i t

upravené Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno předložené jako bod č. 117 na Radu města Brna č. R7/158 ze dne 20. 2. 2018.

Zpracováno dne: 27. 2. 2018

Zpracovatel:
Matěj Hollan
náměstek primátora

Předkladatel:
Ing. Petr Vokřál
primátor města Brna

Důvodová zpráva

Na základě výstupů z koaličních jednání předkládá rada města zastupitelstvu upravený návrh odpovědi na otázky SŽDC. Jedná se o změnu ve finální otázce na výběr varianty nejvhodnější k realizaci.

Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru – jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. **Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.**

- Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?

Město Brno nedoporučuje variantu Ab a B1b, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.

- Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa.

Pro zachování srozumitelnosti odpovědí na otázky k závěrům studie proveditelnosti výše i ve stanovisku je text odpovědí vložen do otázek, které jsou odlišeny modrou barvou.

STANOVISKO STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA

K ZÁVĚRŮM STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Stanovisko statutárního města Brna (dále jen město Brno) sestává z odpovědí na otázky položené náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy Správy železniční dopravní cesty, s. o., Ing. Mojmírem Nejezchlebem v dopise č.j. 43110/2017-SZDC-O6 ze dne 30. října 2017, který byl adresován primátorovi města Brna.

Pro zachování srozumitelnosti odpovědí na otázky k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno ve stanovisku je text odpovědí vložen do otázek, které jsou odlišeny modrou barvou.

Otázky týkající se obecně řešení přestavby ŽUB

1. „Navržené projektové varianty plní většinu stanovených cílů a požadavků společnosti na funkční systém železniční dopravy s dobrou úrovní ekonomické efektivity a přijatelnou rizikovostí. Je proto nežádoucí ponechání stávajícího stavu a rezignace na přestavbu železničního uzlu Brno.“

Souhlasíte s tímto závěrem a nedoporučujete ponechání stávající koncepce ŽUB jako výsledné řešení?

Město Brno souhlasí s tím, že ponechání stávajícího stavu ŽUB je jak z hlediska dalšího rozvoje železniční dopravy, tak i z hlediska celkového rozvoje města Brna zcela nežádoucí a nepřijatelné.

2. „Velkým rizikem ovlivňujícím budoucí realizaci projektu je nedostatečná politická podpora projektu, nesouhlas veřejnosti s řešením projektu a změna odborných, politických a společenských požadavků na projekt. Je proto naprosto nezbytné vedení kultivované diskuze nad výběrem výsledného řešení projektu mezi odbornými a politickými institucemi a veřejností. Výsledná koncepce přestavby ŽUB by měla být potvrzena kladným stanoviskem hodnocení SEA a dohodou o spolupráci na přípravě a realizaci projektu.“

Jaké doporučujete postupy a opatření, které povedou k zajištění dostatečné politické podpory a podpory veřejnosti realizovat přestavbu ŽUB?

Projekt ŽUB má rozhodující vliv na budoucí rozvoj města Brna. Má významné dopady i na rozvoj Jihomoravského kraje a České republiky. Je tedy třeba docílit dohody všech zainteresovaných stran – Ministerstva dopravy, SŽDC, Jihomoravského kraje, města Brna, městských částí, odborné veřejnosti, aktivní a široké veřejnosti.

Jako první krok k zajištění politické podpory a podpory veřejnosti pro realizaci přestavby

ŽUB město Brno navrhuje deklaraci společného zájmu samospráv města Brna a Jihomoravského kraje v podobě memoranda. To by bylo jednoznačným vyjádřením společné vůle k realizaci projektu, včetně požadavku na kontinuitu spolupráce. Podobným aktem může být usnesení Vlády ČR k realizaci projektu.

Deklarace by obsahovala:

- dostatečnost/kompletnost SP ŽUB
- nutnost přestavby ŽUB
- potřebu dosažitelnosti/realizovatelnosti řešení
- dohodu o spolupráci a koordinaci
- zájem na rozvoji celého území, nikoli jen železniční a městské infrastruktury potřebné pro nádraží
- strategickou roli napojení ŽUB na VRT

Dalším krokem je seznámit odbornou, aktivní a širokou veřejnost s klíčovými body SP ŽUB – a to prostřednictvím tištěných publikací, sociálních sítí, médií, přednášek, kulatých stolů, výstavy, informačního centra a setkání s občany v místě bydliště.

Cílem této informační kampaně je nejen seznámit co nejvíce Brňanů s obsahem SP ŽUB, ale současně informovat a vysvětlit důvody rozhodnutí o poloze nádraží. Toto je rozhodující pro nalezení shody v rámci Brna, která je pro další postup v realizaci ŽUB rozhodující.

3. „Sporným přínosem spojeným s přestavbou železničního uzlu Brno je realizace některých nových železničních zastávek a zavedení některých železničních linek. V tomto ohledu je nutné důkladně zvážit smysluplnost a efektivitu realizace železniční zastávky na Letišti Tuřany a zavedení regionální železniční linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice z hlediska jejího přepravního vytížení a výrazného dopadu do stability železničního provozu. V jednotlivých variantách se liší přepravní význam jednotlivých železničních zastávek, proto je nutné dle konkrétních přepravních a územních specifík jednotlivých variant zvážit smysluplnost a efektivitu jejich realizace. Toto se týká zejména železničních zastávek Brno-Vídeňská, Brno-Černovická Terasa, Brno-Černovice, Brno-Komárov a Brno-Štýřice.“

Považujete zavedení linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice za smysluplné?

Linka S37 je pro stavební uspořádání ŽUB zcela okrajová a není nutné ji v této fázi posuzovat.

Provozování linky S37 považuje město Brno za otázku konkrétní organizace dopravy v konkrétním časovém období, která nemá přímý vliv na stavební uspořádání ŽUB, a tudíž v této fázi není třeba tuto věc rozhodnout.

Považujete realizaci železniční zastávky na Letišti Tuřany za smysluplné?

Ano, v případě rozvoje letiště Tuřany město Brno považuje zastávku u letiště za smysluplnou.

Železniční zastávka Letiště Tuřany je strategickým záměrem pro zkvalitnění dostupnosti města Brna a regionu leteckou dopravou i pro zkvalitnění vazeb mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy. Zastávka by mohla být efektivní v případě návaznosti letecké dopravy na VRT – přinesla by zvýšení spádovosti brněnského letiště na oblast Prahy a Vídně, např. z důvodu vyčerpání maximální kapacity letišť v Ruzyni nebo Schwechatu. Z tohoto důvodu město Brno považuje za smysluplné takové uspořádání trati, které by v budoucnu umožnilo zřízení zastávky letiště, a to v délce pro VR soupravy.

Které ostatní navrhované nové železniční zastávky považujete za smysluplné?

Město Brno považuje všechny ostatní zastávky za smysluplné.

Ostatní jmenované zastávky (Vídeňská, Černovická Terasa, Černovice, Komárov (jen varianty B) a Štýřice (jen varianty B) město Brno považuje za smysluplné. Mezizastávková vzdálenost nebude při jejich realizaci mimořádně nízká (např. ve srovnání s Adamovem, Blanskem či Tišnovem); přepravní prognóza je na úrovni obratu, např. ve stanici Modřice; všechny jmenované zastávky mají potenciál napojení na MHD. Využitelné mohou být i při výlukách a mimořádnostech – i z toho důvodu město Brno doporučuje délku nástupních hran použitelnou i pro vlaky dálkové dopravy.

4. „Všechny železniční stanice a zastávky je nutné v navazující projektové přípravě podrobně řešit tak, aby z hlediska jejich prostorového uspořádání, dimenzování prostor pro cestující a dostupnosti služeb pro cestující výsledná podrobná řešení odpovídala přepravnímu významu daného předpokládaným denním obratem cestujících.“

Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení železničních stanic a zastávek?

Architektonické, urbanistické a dopravní řešení jednotlivých zastávek a stanic včetně přednádražního prostoru bude zadáno ve spolupráci SŽDC a města Brna, a to co nejdříve po rozhodnutí o výběru varianty ŽUB.

Město již v současné době aktivně spolupracuje s investorem železničních zastávek (SŽDC) na koordinaci konkrétního návrhu (např. u nádraží Brno-Královo Pole); v budoucnu by bylo třeba tuto spolupráci posílit a zkvalitnit, s vysokou pravděpodobností i založením samostatného odborného subjektu města, či pracovní skupiny pro výstavbu ŽUB. Současně by měla být ze strany města Brna prověřena dopravní a technická infrastruktura v navazujících územích, zejména MHD (VHD), individuální automobilová doprava, vazba na parkování (P+R, K+R, cyklodoprava, B+R). V částech řešení, které neodpovídají ÚPmB, bude zahájen proces změny územního plánu.

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě A

5. „V případě varianty A jsou jejími největšími riziky nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu, zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury a

nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna a městských firem.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno bude realizovat projekty dílčích úprav dopravní infrastruktury v MHD mimo vlastní území dotčené přestavbou ŽUB ve všech variantách. Město Brno má standardní postupy a nástroje pro zabezpečení přípravy a realizace investičních záměrů, tedy i dopravních staveb. Řízení těchto projektů je zabezpečeno Odborem investičním MMB případně společnostmi s majetkovou účastí města (zde konkrétně Dopravní podnik města Brna a. s., Brněnské komunikace a. s.).

Pro městskou infrastrukturu ve vlastním území dotčeném přestavbou ŽUB je její projektová příprava a realizace zřejmá – městská infrastruktura byla připravována v koordinaci s železniční infrastrukturou ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí, město Brno (zastoupené na základě mandátní smlouvy spol. Brněnské komunikace a. s.) je spolu se SŽDC žadatelem o vydání územního rozhodnutí.

Závazek na realizaci těchto staveb vyplývá z dříve uzavřené smlouvy o spolupráci na realizaci projektu přestavby ŽUB. Po výběru varianty lze předpokládat aktualizaci smluvního vztahu mezi subjekty a stanovení další formy spolupráce, např. společného grémia řízení projektu, pracovních skupin apod.

6. „V případě varianty A je rovněž potřeba důkladně zvážit konkrétní provozní uspořádání kolejiště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem. Při výběru výsledného uspořádání kolejiště je nutné zohlednit výsledky hodnocení stability železničního provozu. V navazujících stupních projektové přípravy je nutné zvážit dílčí úpravy podrobného kolejového řešení s potenciálem zvýšení stability železničního provozu.“

Jaké preferujete řešení uspořádání kolejiště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB? Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování jeho konkrétního podrobného kolejového řešení?

Město Brno preferuje uspořádání kolejiště s co nejvyšší propustností. Zvýšení kapacity ŽUB je jedním z hlavních cílů modernizace ŽUB, snížení propustnosti, např. pro nákladní dopravu, proto město považuje za zcela nepřijatelné.

Dále město Brno preferuje řešení co nejvíce flexibilní ve smyslu možnosti v budoucnu upravit organizaci dopravy dle měnících se potřeb.

Navržené kolejové řešení musí být prověřeno simulací provozu – jako velmi vhodné se jeví prověřit více různých variant uspořádání kolejiště než jen jednu pro traťové a jednu pro směrové uspořádání.

7. „V případě varianty A je dále potřeba důkladně zvážit konkrétní způsob řešení zapojení trati od Chrlic, kdy je nutné vzít v úvahu riziko potenciálního střetu s památkově chráněnými objekty Masné Burzy v případě zapojení tratí do severní části kolejiště hlavního nádraží a výši investičních nákladů v případě zapojení trati do samostatné podzemní stanice.“

Jaké preferujete řešení zapojení železniční trati od Chrlic do hlavního nádraží v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území. Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města. Zapojení obloukem v prostoru bývalých jatek a Masné burzy by v případě realizace SJKD bylo zmařenou investicí, která by navíc nevratně narušila památkově chráněné objekty.

V případě, že by nebylo akceptováno zapojení tratě od Chrlic v trase případného SJKD, město doporučuje v dalším stupni dokumentace prověřit zaústění do jižního zhlaví nádraží u řeky s využitím stávajícího koridoru Komárovem.

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě B

8. „V případě varianty B jsou jejími největšími riziky dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení, požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu, nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací, politizace věcných a odborných otázek. Tato rizika jsou dána tím, že varianta B byla dosud zpracována pouze v podrobnosti studie. Při výběru výsledného řešení ŽUB a při jeho následném rozpracování v podrobnějších dokumentacích, včetně pořízení nového územního plánu Brna hrozí rozporování celkového řešení, či jeho jednotlivých částí. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Otázka č. 8 přímo souvisí s otázkou č. 12, na kterou město Brno v podrobnostech odkazuje.

S ohledem na dlouhodobost projektu by bylo pro dílčí eliminaci rizik spojených s prosazením a projednáním potřebné dokumentace (prověřovací územní studie, nový územní plán, územní rozhodnutí a stavební povolení) jistě vhodné zajištění kontinuity přípravy vybrané koncepce. Vzhledem k přesahu přípravy do více funkčních období samosprávy města, ovšem město může obtížně takový závazek do důsledku garantovat.

V obecné rovině by bylo možné postupovat prostřednictvím memorand (dlouhodobých závazků), jak je popsáno v bodě 2. Ve vztahu k veřejnosti by byla nutná informační a facilitační činnost.

9. „V případě varianty B je nutné zvážit nákladovost, přepravní opodstatněnost a ekonomickou efektivitu zapojení trati od Veselí nad Moravou novou tratí přes oblast letiště Tuřany. Toto řešení je výrazně nákladnější a přepravně méně výhodné oproti řešením se zapojením této trati přes oblast Černovické Terasy, což se projevuje výrazně nižší dosahovanou ekonomickou efektivitou.“

Považujete za smysluplné realizovat zapojení tratě od Veselí nad Moravou do železničního uzlu přes oblast Letiště Tuřany v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

V případě výběru varianty B město Brno nepovažuje za smysluplné zapojení tratě od Veselí nad Moravou přes letiště Tuřany. Efektivnější, a tudíž smysluplné, je zapojení tratě od Veselí nad Moravou stávající trasou podél ulice Ostravské.

10. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní způsob zapojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou, přičemž je nutné vzít v úvahu klady a zápory jednotlivých řešení z hlediska investiční náročnosti, dopadů do území a na životní prostředí, spolehlivosti železničního provozu a dosahovaných přepravních a dopravních parametrů.“

Jaké řešení zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou do železničního uzlu Brno doporučujete, a jaké nedoporučujete, v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno za urbanisticky zcela nepřijatelné považuje zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou obloukem v prostoru tzv. Jižního centra, tzn. dle varianty B1c. Z ostatních variant město Brno preferuje, s ohledem na investiční náklady, cestovní dobu a napojení na MHD variantu B1b.

11. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní směrové parametry kolejiště hlavního nádraží. V tomto ohledu je nutné zohlednit výši investičních nákladů, dopady do území a rizika spojená s bezpečností a spolehlivostí železničního provozu a rizika spojená s bezpečností a komfortem cestujících při nástupu a výstupu z železničních souprav a při jejich pohybu na nástupištích.“

Jaké řešení hlavního nádraží preferujete v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno preferuje variantu s minimálním poloměrem nástupišť 500 m.

Tato varianta odpovídá modernímu nádraží stavěnému ve 21. století, které splňuje požadavky na plynulý, bezpečný a přehledný pohyb cestujících, včetně všech skupin definovaných legislativou, tedy i cestujících se sníženou schopností orientace a pohybu, cestujících s kočárky, s jízdními koly apod.

12. „V případě varianty B je nutné v navazujících projektových stupních podrobně stanovit podmínky pro řešení vazby nového hlavního nádraží na okolí a dle těchto podmínek nalézt vhodné funkční a proveditelné řešení. Pozornost je v tomto ohledu nutné věnovat zejména dopadům na okolní dopravní infrastrukturu pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí, autobusového nádraží a zastávek, pěších a cyklistických tras. Dále dopadům do technické infrastruktury, památkově chráněných objektů, ostatních pozemních objektů a podobně.“

Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení návazné dopravní a technické infrastruktury v lokalitě hlavního nádraží v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Nižší stupeň podrobnosti zpracování návrhu řešení ve variantách B a nesoulad s Územním plánem města Brna jsou obecným znakem varianty B, z něhož vyplývají časové a věcné požadavky i související rizika.

Navazující postupy v případě varianty B:

- Město by bylo zadavatelem komplexního prověření navazující stavby městské infrastruktury (v koordinaci se železniční infrastrukturou) a veškerých zásahů dosud nesledované koncepce řešení uzlu na celém území města.
- Současně by probíhalo prověřování dalších stupňů detailního technického řešení železniční infrastruktury, včetně potřebných prověření a posudků; u těchto prověření by město nebylo zadavatelem, avšak postupy státu a města by bylo třeba zkoordinovat (např. prostřednictvím jednoho společného zpracovatele).
- V mezidobí bude probíhat studie proveditelnosti VRT, která by měla vést k rozhodnutí o zapojení VRT.

Shrnutí navazujících postupů z časového hlediska:

- Prověřující územní studie – cca 1-2 roky (varianta B nebyla v komplexní podobě dosud podrobně prověřena).
- Stávající i připravovaný územní plán řeší ŽUB v poloze dle varianty A. S ohledem na dopady do celkové dopravní koncepce města Brna bude nutno zpracovat nový územní plán. Délku pořizování lze odhadnout na 6-8 let.
- Následné získání územního rozhodnutí a stavebního povolení (v současné době probíhá proces povolování ŽUB v poloze souladné s územním plánem, který zatím trvá přibližně 10 let; územní řízení dosud nebylo pravomocně ukončeno).

Celkový proces lze odhadnout na cca 15–20 let.

13. „V případě varianty B je nutné prověřit jiné možnosti řešení zapojení vysokorychlostních tratí. Uvažované řešení ve studii proveditelnosti se ukázalo jako investičně a technicky velmi náročné a rizikové. V budoucnu tak hrozí, že by nebylo možné zapojit vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Brno. Je proto nutné technicky, územně a provozně prověřit zapojení vysokorychlostních tratí a následně zvážit jejich výhodnost v porovnání s řešením uvažovaným ve studii proveditelnosti.“

Považujete navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B jako smysluplné?

Jaké navrhuje alternativní řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu Brno v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno považuje zapojení VRT do ŽUB za zcela nezbytné. Město Brno sdílí obavu z rizik zapojení VRT od Prahy soustavou tunelů pod centrální částí města, toto navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B proto považuje město Brno za stěží realizovatelné. Pro město Brno je nepřijatelné nezapojení vysokorychlostních tratí do modernizovaného nádraží.

Město Brno očekává, že otázka zapojení VRT do ŽUB bude předmětem již zadané studie proveditelnosti VRT Praha – Brno, která prověří jiné trasování VRT od Prahy.

Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- **Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?**

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru – jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. **Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.**

- **Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?**

Město Brno nedoporučuje varianty Ab, B1b, ale považuje je za akceptovatelné k realizaci.

- **Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?**

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa.

II.

Pravidelná informace o stavu přípravy Rychlých spojení k březnu 2019

V návaznosti na schválení Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR usnesením vlády ze dne 22. května 2017 č. 389 byl definován požadavek na pravidelné informování vlády o stavu přípravy jednotlivých modernizovaných konvenčních a vysokorychlostních tratí v rámci systému Rychlých spojení (dále jen RS). Ministerstvo dopravy ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen SŽDC) v této věci sděluje následující informace:

Studie proveditelnosti na jednotlivá ramena systému RS jsou koncipovány jako komplexní dokumenty, které mají navrhnout proveditelné (zejména ekonomicky efektivní, územně průchodné a technicky realizovatelné) řešení nové tratě, a také prověřit možnosti účelné etapizace výstavby jednotlivých vysokorychlostních tratí (dále jen VRT). Zahrnují tak nejen technická řešení a zhodnocení ekonomické efektivity stavby, ale také rámcové vyhodnocení dopadu záměru na životní prostředí těchto koncepčních záměrů a mají sloužit jako nezpochybnitelný podklad k potřebným změnám územně plánovací dokumentace, které jsou v aktuální fázi přípravy RS klíčové. Podrobné informace o aktuálním stavu zpracování jednotlivých studií proveditelnosti jsou dále podrobněji uvedeny níže.

Výstupy z níže uvedených probíhajících studií RS jsou pravidelně konzultovány nejen v rámci resortu dopravy a dotčených krajů, ale také se strategickými poradci pro zavádění RS, pány [REDAKCE] [REDAKCE] kteří díky bohatým celosvětovým zkušenostem s přípravou VRT nabízí velmi kvalifikovanou zpětnou vazbu a vysoce odbornou oponenturu.

V rámci procesu přípravy systému RS byly dále vybrány pilotní úseky se zrychleným režimem projektové přípravy. Jedná se o invariantní úseky dlouhodobě ukotvené v územně plánovacích dokumentacích, které mají významné přínosy pro železniční síť již při samostatné realizaci. Vybrány byly úseky Praha – Poříčany, Brno – Šakvice, Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov, Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice a Ústí nad Labem západ – státní hranice CZ/DE. Pro tyto úseky bude probíhat zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí v souběhu se zpracováním studií proveditelnosti. Aktuálně probíhají v rámci přípravy těchto úseků jednání se zúčastněnými kraji v zájmu aktualizace územně plánovacích dokumentací k umožnění umístění stavby.

Během roku 2018 byla rovněž zahájena jednání se společností SNCF (Société nationale des chemins de fer français – francouzský manažer železniční infrastruktury) pro získání technických předpisů použitých na francouzských vysokorychlostních železnicích a hlavně o zajištění jejich vhodné implementace do prostředí České republiky. Správa železniční dopravní cesty v průběhu roku 2019 vytvoří manuál pro zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí pro stavby vysokorychlostních tratí. Předmětem spolupráce se SNCF je podpora francouzských expertů při tvorbě tohoto manuálu. Podpora bude spočívat ve studijní cestě do Francie pro odborníky ze SŽDC na jejíž uskutečnění naváže série odborných workshopů pro jednotlivé oblasti technického řešení. Dále pak budou probíhat průběžné konzultace s odborníky SNCF. Přínosem tohoto řešení je získání komplexního „know-how“ v dané oblasti a transformace poznatků do podmínek v prostředí ČR, čili nejedná se pouhý nákup (převzetí) hotových norem, ale předmětem je i vzájemná spolupráce pro tvorbu předpisů pro ČR.

V rámci mezinárodní spolupráce byla zahájena společná diskuse o vysokorychlostních tratích v rámci Vísegrádské skupiny v návaznosti na pokrok v přípravě systémů rychlé železniční dopravy v zúčastněných zemích. V rámci této pracovní skupiny probíhá intenzivní projednávání přípravy jednotlivých částí systému. Z pohledu České republiky je příprava RS v plném souladu s aktivitami Vísegrádské skupiny a umožňuje řešení potřeb celého uskupení. Zároveň v rámci uskupení je příprava RS v České republice v pokročilém stavu a může aktivity okolních zemí výrazně podpořit a inspirovat.

K jednotlivým VRT v rámci systému RS sděluje Ministerstvo dopravy po projednání se SŽDC následující informace:

1. RS1+RS2 Praha – Brno – Břeclav

V tomto úseku trasy RS1 a RS2 bylo zahájeno zpracování studie proveditelnosti, zpracovatelem je SUDOP PRAHA, a. s. V rámci zpracování studie proveditelnosti budou posouzeny možnosti vedení trasy severním (přes Poříčany) i jižním (přes Benešov u Prahy) koridorem v zájmu nalezení optimálního řešení s ohledem na veškeré faktory, včetně posouzení vlivu na životní prostředí či ochranná pásma vodních zdrojů. Byly odevzdány 1., 2. a 3. dílčí plnění studie proveditelnosti. Zpracování je v mezích v zadáním studie předpokládaného harmonogramu. 3. plnění studie proveditelnosti bylo odevzdáno v průběhu března 2019 a probíhá jeho připomínkování. V rámci studie proveditelnosti jsou posuzovány možnosti obsluhy území vysokorychlostní železnici včetně možnosti zřízení příměstských terminálů v Praze i Brně pro zajištění dopravní obsluhy přilehlého regionu.

Aktuální odevzdání studie proveditelnosti obsahují shromáždění výchozích podkladů a analýzu dat a dopravní průzkum. V průběhu dalších odevzdání bude řešen provozní model, provedena prognóza přepravní poptávky, finální technický návrh a projekt bude ekonomicky vyhodnocen.

Součástí řešené tratě jsou rovněž pilotní úseky Praha-Běchovice – Poříčany a Modřice – Šakvice se zrychleným režimem projektové přípravy, viz výše. Pro jejich řešení se předpokládá zahájení zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí v průběhu roku 2019. Zahájení samotné realizace těchto úseků se při příznivém průběhu přípravy předpokládá do roku 2025.

V rámci řešení železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) byla dokončena studie proveditelnosti s výběrem varianty Ab pro modernizaci uzlu v nové poloze. Studie proveditelnosti již byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy a aktuálně jsou zahajovány navazující práce projektové přípravy včetně spolupráce s městem Brnem i Jihomoravským krajem. Tomuto řešení se přizpůsobuje rovněž zpracovávaná dokumentace pro VRT Praha – Brno – Břeclav. Pro zřízení novostavby VRT Praha – Brno – Břeclav bude upraveno řešení ŽUB dle potřeb nové trati. V rámci navazujících procesů v rámci ŽUB bude sledována i problematika návazné městské dopravy, která se novému řešení dopravní obsluhy bude rovněž přizpůsobovat.

2. RS4 Praha – Ústí nad Labem – Dresden včetně odbočného ramene Kralupy nad Vltavou – Louny – Most (RS 42)

V trase RS 4/42 probíhá zpracování studie proveditelnosti, které bylo zahájeno v březnu roku 2017 a v současnosti předpokládaný termín dokončení je v červnu 2019. V roce 2018 byla dokončena I. etapa studie, která potvrdila přínos přímého napojení Ústí nad Labem a na jejímž základě bylo rozhodnuto o sledování této varianty, ze které vyplývá potřeba změn Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Současně studie řeší návrh nového centrálního nádraží v Ústí nad Labem, které má být přestupním uzlem mezi dálkovou, regionální a městskou dopravou s komfortní vazbou na centrum města.

Zpracovatelem studie proveditelnosti je „Společnost CEDOP + EGIS pro vysokorychlostní trať Praha – Drážďany“. Doposud odevzdaná dílčí plnění obsahují variantní návrh provozní i technické koncepce. Byla rovněž zpracována přepravní prognóza a ekonomické hodnocení pro I. etapu studie se zaměřením na hlavní trasu Praha – Ústí nad Labem - Dresden. Studie je zaměřena na zkapacitnění přeshraniční nákladní i osobní dopravy do SRN a zlepšení dopravní dostupnosti Ústeckého, Karlovarského a části Středočeského kraje do Prahy. Dílčí výstupy studie jsou pravidelně

projednávány s kompetentními zástupci dotčených krajů i měst Praha a Ústí nad Labem, v současné době je k dispozici 7. dílčí plnění (zpracování připomínek k I. etapě studie proveditelnosti). Zakázka má zdržení cca 6 měsíců vůči původnímu termínu.

V prosinci 2017 byla zahájena společná předprojektová příprava SŽDC a DB Netz AG (německý správce infrastruktury) na přeshraničním úseku Ústí nad Labem – Dresden. Byl ustanoven společný projektový tým odborných zástupců SŽDC a DB Netz AG. Probíhá úzká vzájemná spolupráce a výměna informací se základní periodicitou jednání každé 2 měsíce. Byla již zahájena příprava mezinárodní smlouvy s DB Netz pro finanční zajištění předprojektové přípravy přeshraničního tunelu. Současně běží společný česko-saský projekt zaměřený na podrobný geologický průzkum Krušných hor. Zástupci SŽDC se také pravidelně účastní jednání Evropského seskupení pro územní spolupráci „Nové železniční spojení Drážďany – Praha“.

3. RS1 Brno – Přerov – Ostrava

V tomto úseku trasy RS1 probíhá výběrové řízení na zhotovitele studie proveditelnosti. Pro výběr zhotovitele studie proveditelnosti je používána metoda „best value procurement“ se zohledněním kvality zpracování, nikoli výhradně ceny. Zahájení zpracování studie proveditelnosti se předpokládá během jara 2019, doba zpracování studie proveditelnosti je navržena na 14 měsíců. Součástí této trati je pilotní úsek VRT Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov, pro nějž se předpokládá zadání zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí během roku 2019. Současně SŽDC jako oprávněný investor požádal o aktualizaci zásad územního rozvoje Olomouckého i Moravskoslezského kraje. Primárním cílem práce je koncentrace na novou trať v úseku Ostrava-Svinov – Prosenice a prověření potřebnosti územní rezervy nové stopy VRT dále ve směru do Brna vedle již ve stadiu dokumentace pro územní rozhodnutí připravované zásadní modernizace konvenční trasy v úseku Brno – Přerov pro rychlost 200 km/h a kombinovaný provoz osobní dálkové (v rámci systému RS), meziregionální, příměstské a také nákladní dopravy.

V úseku Brno – Přerov aktuálně probíhá zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí na 2. – 5. stavbu modernizace a zdvoukolejnění tratě se zvýšením rychlosti na 200 km/h s předpokladem realizace v letech 2022 – 2028 po jednotlivých úsecích.

Ve stupni zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí se nachází rovněž řešení modernizace železničního uzlu Ostrava, která bude zohledňovat zapojení nové vysokorychlostní tratě procházející tímto uzlem.

4. RS3 Praha – Beroun / Hořovice – Plzeň – Domažlice – státní hranice

V tomto směru probíhá zpracování studie proveditelnosti pro výjezd nové tratě ve směru z Prahy na západ, které bylo zahájeno v roce 2017 a předpokladem dokončení během roku 2019. Účelem studie proveditelnosti je navržení výjezdu VRT z Prahy ve směru Beroun/Hořovice v zájmu řešení přetíženého příměstského úseku tohoto spojení. S ohledem na fyzickogeografické podmínky v oblasti se předpokládá řešení s pomocí rozsáhlých tunelových úseků.

Na modernizovaném úseku Rokycany – Plzeň byl v prosinci 2018 zprovozněn Ejpvický tunel, který zajistil výrazné zkrácení cestovních dob v dotčených relacích. V uvedeném úseku bude prověřována možnost zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Současně probíhají práce na modernizaci železničního uzlu Plzeň, kde již byla dokončena 1. stavba a probíhá 2. a 3. stavba. Na úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice, kde se plánuje modernizace stávající tratě na rychlost až 200 km/h, probíhá zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí pro 1. a 2. stavbu v úseku Plzeň – Stod, stejně tak pro 4. stavbu. Rozsah přípravy 3. stavby pak závisí na výsledcích aktualizované studie

proveditelnosti (předpoklad dokončení ve třetím čtvrtletí roku 2019) a dohodě s německou stranou o vyřešení návaznosti směrem do Německa.

5. RS5 Praha – Hradec Králové/Liberec – Wrocław

V trase RS5 bylo dokončeno zpracování vyhledávací studie, které bylo zahájeno prací na jaře roku 2017 a termínem dokončení v březnu 2018. Zpracovatelem vyhledávací studie byl SUDOP PRAHA, a. s. Posouzeny byly návrhy tras ve variantách přes Hradec Králové i Liberec, vč. základního vyhodnocení střetů v území a ideového návrhu budoucího provozu. Studie je zaměřena jak na vytvoření chybějícího spojení mezi Českou republikou a Polskem v této části území, tak i na výrazné zlepšení dopravní dostupnosti mezi Prahou a severními/severovýchodními Čechami. Také v rámci přípravy RS5 probíhá těsná odborná spolupráce se zástupci krajů Libereckého a Královéhradeckého.

Výsledky studie budou podkladem pro následnou studii proveditelnosti. Zahájení zadávacího řízení na zhotovitele dokumentace se předpokládá během roku 2019 v návaznosti na pokrok ve zpracování ostatních studií proveditelnosti. Jako klíčová se pro úspěšné zpracování studie jeví nutnost nalezení vhodné formy spolupráce s polskou stranou, se kterou již na toto téma proběhly první konzultace.

6. Prověření možnosti propojení RS a Letiště Václava Havla Praha

Požadavek na prověření tohoto propojení vychází z požadavků Hospodářské komory k Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR pro umožnění lepší přístupnosti systému RS ze strany cestujících využívajících leteckou dopravu z/do Prahy. Koncem roku 2018 bylo zahájeno zpracování územně-technické studie řešící technickou realizovatelnost tohoto propojení. Zpracování této studie je v počáteční fázi, kdy bylo odevzdáno 1. dílčí plnění řešící návaznost na okolní síť a definování základních požadavků na provoz pro jednotlivé varianty.

7. Modernizace železničního uzlu Praha

Během roku 2019 bude zahájeno zpracování studie proveditelnosti modernizace železničního uzlu Praha, které bude řešit zvýšení kapacity rozhodných tratí v uzlu kromě jiného i v návaznosti na realizaci systému RS. Navýšený rozsah dopravy, který je očekáván v souvislosti se zaváděným systémem RS, již nebude možné řešit bez navýšení kapacity uzlu i se zohledněním rostoucích požadavků příměstské dopravy. Z tohoto důvodu bude prověřována mimo jiné možnost výrazného zvýšení kapacity dostavbou podzemní části infrastruktury v centrální oblasti uzlu, jejíž technické řešení vyplyne ze studie proveditelnosti. Zpracování studie proveditelnosti se předpokládá v následujících minimálně dvou letech.

MMB/0282806/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je vysloven názor, že neexistuje závazné rozhodnutí o finálním výběru varianty modernizace ŽUB a je požadováno zakotvení tratí v územním plánu pro všechny varianty obsažené ve Studii proveditelnosti ŽUB.

V této souvislosti je vysloven požadavek na vymezení všech stávajících ploch pro železnici plochami dopravní infrastruktury a je vysloven názor, že dopad do území je minimální.

Podatel požaduje v případě potřeby vrátit se k zadání a upravit jej.

Územní plánování je dlouhodobý proces, přičemž v jednotlivých fázích projednání je nutné řešení upravovat v souvislosti s aktuálním stavem Politiky územního rozvoje a nadřazené územně plánovací dokumentace, ale rovněž se schváleným zadáním.

Vymezení ploch stávajících železničních tratí plochou dopravní infrastruktury D nebylo předmětem projednání návrhu.

Pokud by k takové změně mělo dojít, tak lze konstatovat, že by řešení vedlo úplně k jinému návrhu územního plánu, než je projednáván.

Z výše uvedených důvodů nelze připomínce vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je požadováno vytvoření podmínek pro co nejkvalitnější hromadnou dopravu, tedy systémem územních rezerv nebo dopravních koridorů zajistit podmínky pro obě základní varianty. Dále je vysloven názor, že předložený návrh je v rozporu se zadáním a je třeba jej upravit.

Obecně je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území.

Tedy zajistit vyvážené podmínky pro všechny složky, nicméně je nutné v územním plánu navrhnout invariantní řešení a tomu uzpůsobit přiměřený rozvoj. Pokud by návrh měl obsahovat všechny územní rezervy pro kombinaci sledovaných základních variant, tak pro město velikosti Brna to bude znamenat jiný způsob rozvoje, což by mělo vliv na poměr vyváženosti sledovaných složek udržitelného rozvoje.

Pokud se jedná o návrh hromadné dopravy, tak odpovídá dlouhodobě sledované koncepci, kterou dále doplňuje a rozvíjí. Tím jsou vytvořeny územní podmínky v podobě koridorů a ploch dopravní infrastruktury. Koridory územních rezerv jsou navrženy jako lokální propojení území, které mají být prověřeny pro doplnění navrženého systému, nikoliv pro varianty rozdílného řešení v souvislosti s jinou polohou nádraží.

Případná organizace dopravy, konkrétní linkování a způsob dopravní obsluhy je nad rámec podrobnosti řešení územního plánu.

Z výše uvedených důvodů nelze připomínce vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je vysloven nesouhlas s vypuštěním územní rezervy RDZ02 a požadováno její ponechání do doby skutečného rozhodnutí o variantě modernizace ŽUB.

Územní plánování je dlouhodobý proces, přičemž v jednotlivých fázích projednání je nutné řešení upravovat v souvislosti s aktuálním stavem Politiky územního rozvoje a nadřazené územně plánovací dokumentace, ale rovněž se schváleným zadáním.

Z pozice Ministerstva dopravy nebo správce železniční dopravní cesty tento požadavek uplatněn nebyl a rovněž nebyly uplatněny podmínky k navrženému řešení a grafickému zapracování.

Z výše uvedených důvodů nelze připomínce vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je požadováno při vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj vyhodnotit dopady plynoucí z případné nutnosti vybudovat pro dostatečnou propustnost pátou kolej v Židenicích.

Požadavek je nad rámec řešení územního plánu. Posuzovat hypotetické vlivy nebo modelové stavy z hlediska kapacity je možné v rámci studie proveditelnosti, kdy jsou různé varianty posouzeny a vyhodnoceny, nebo v rámci technického řešení konkrétních úseků, nikoliv v rámci koncepce územního plánu.

Pokud bude potřeba případně koridory rozšířit nebo měnit v souvislosti se změnou řešení je toto záležitostí změny nebo projednání nového územního plánu.

Z výše uvedených důvodů nelze připomínce vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4712

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0282814

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Or-1 Při ulici Drozdí

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0282817/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1es773970fa

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Ořešín

Katastrální území

Ořešín

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

— ano —
ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešína na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Pila Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdí. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skrejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se snížily hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové – nejužší místo vozovky v ul. Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis: [redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0282817/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Dosledné: 30.06.2020

C.j. MMB: 0282824
Příl:

4713

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0282824/2020
Listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-4 Kleštínek

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídl

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrý Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano
 ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešína na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Pila Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdí. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skrejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se sníží hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové-nejúžší místo vozovky ul. Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0282824/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrý Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

4717

Č.j. MMB: 0282872
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-3 Západně od ulice Aloise Havla

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0282872/2020
listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

 ano
 ne

Žádám nejprve o napojení Jehnic a Ořešína na jinou alternativní komunikaci, resp. výstavbu nové silniční sítě k zamýšleným domům, která nebude zatěžovat už tak přetíženou ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova a potom teprve výstavba obytných či jiných staveb !!!

Opravit stávající silnice. Dále žádám nejprve občanskou vybavenost a zajištění zlepšení dopravní situace na ulici Tumaňanova, Jandáskova a Gromešova!!!! Zdůvodnění:

1) Neúnosná dopravní situace na ulici Tumaňanova. Denně stovky plně naložených kamionů směr Jehnice, Ořešín a zpět směr centrum, plně naložená nákladní auta do Píla Jehnice a zpět, stavební stroje, stovky osobních aut ráno, odpoledne, večer. Díky tomu otřesy domu, praskání zdí. Nadměrný hluk a to i v noci!!!! Stávající silnici díky nevyhovujícímu stavu nelze již více zatížit. A zatížena by byla mnohonásobně víc!

2) Nemožnost přejít přes komunikaci na druhou stranu ulice, nemožnost vyjet s vlastním autem z garáže.

3) Na ulici Tumaňanova je Mateřská školka – matky s dětmi a s kočárky kličkují na silnici mezi auty – není chodník-zastávka Skrejš. Vlastní zkušenost! Zatím se s úpravou dlouhé roky nic neděje.

4) Nadměrný hluk a frekvence vozidel. Díky výstavbě, hluku a velké frekvenci dopravy s tím spojené se snížily hodnoty nemovitostí!!!! Už i tak se hodnoty nemovitostí snížily díky nadměrné dopravě a hluku v současné situaci. Výstavbou se frekvence dopravy a hluk ještě mnohonásobně zvýší.

5) Připojení komunikace v ulici B. Antonínové-nejúžší místo vozovky v ul. Tumaňanova – výjezd téměř nemožný. Chodník k zastávce MHD je pod úrovní vozovky, úzký chodník, 2 osoby se nevyhnou, nutno vstoupit do vozovky!!! V podstatě jde člověku o život už nyní. Neustálé poruchy vodovodu a plynovodu z důvodu nevyhovující a přetížené komunikace.

V Brně dne 26. 06. 2020

Podpis: [redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0282872/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0282877/2020
listy:1 přílohy:
druh: li/sv:



mmb1es77397121

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30-06-2020

0282877

C.j. MMB:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

6433

NÁMÍTKA / PŘÍPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh nového územního plánu Brna

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem občan města Brna

nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/přípomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-střed

Katastrální území

Štýřice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

stavb:
park:

Text námítky/přípomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ


přílohy:

ano

polní nemocnice s parkem na ulici Červený kopec

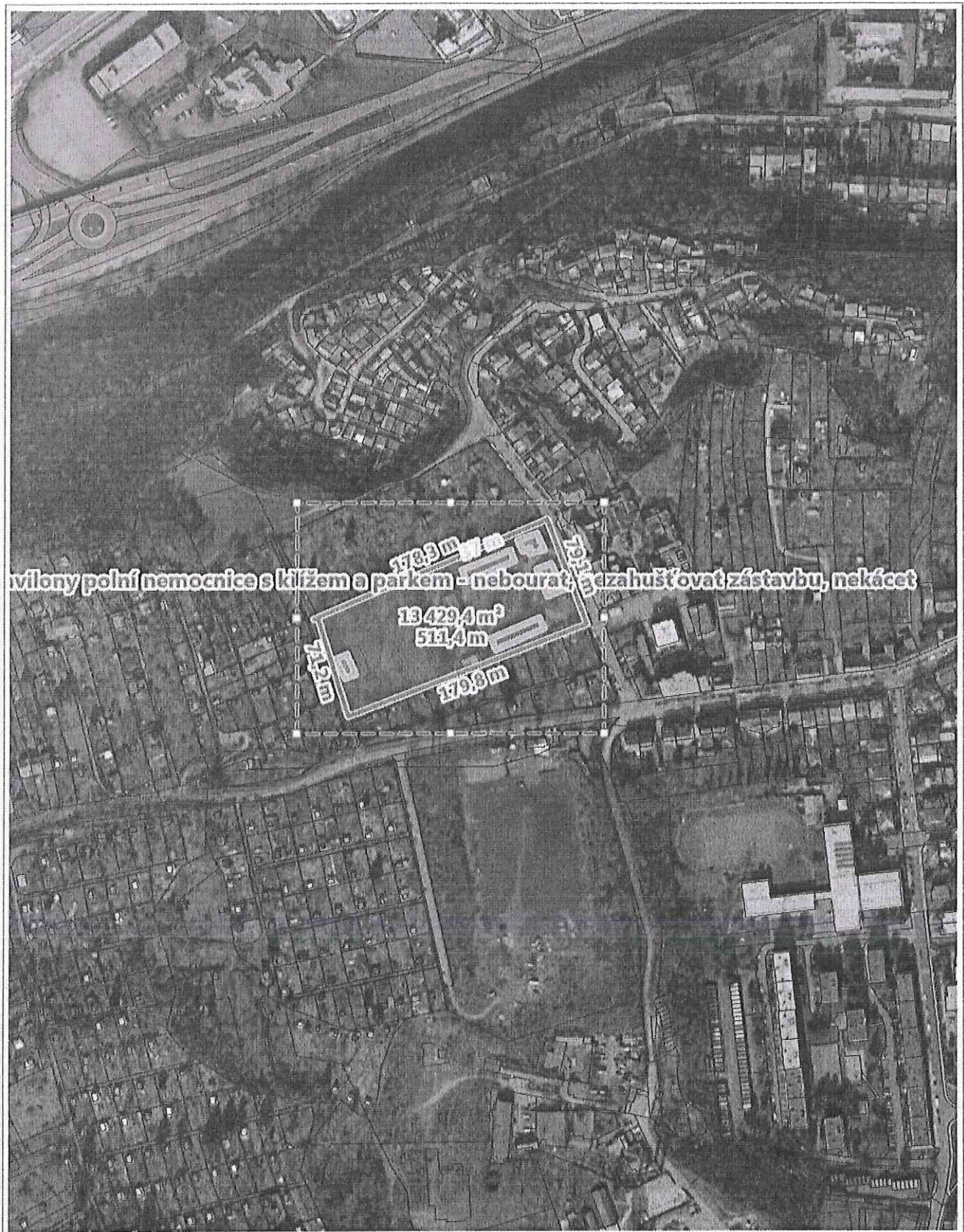
Začátkem jara letošního roku město plánovalo demolici čtyř z pěti pavilonů někdejší polní nemocnice na Červeném kopci (šestý pavilon sice příznivě sceluje areál, je ale mladší a má menší hodnotu). Uprostřed dvora, sevřeného jednotlivými pavilony, je kříž, který už se jednou musel z stěhovat, protože ve své původní poloze někomu překážel při nové výstavbě. Celek tvoří malebný park a má neskutečnou atmosféru, která jako jedno z mála míst v Brně dává ještě pocit přemístění se v čase do dob Rakousko-Uherska. Na místě zničeného parku a pavilonů má vyrůst zahuštěná zástavba. Se záměrem demolice nesouhlasím, lze připustit jen demolici mladšího pavilonu. Jeden z pavilonů, určených k demolici, byl před opuštěním areálu využíván jako skautská klubovna. Celek tak staví leccos v Brně na hlavu – likvidace parku, likvidace nebo opakované stěhování sakrální památky, demolice malebných historických památek, vyhánění mládeže z jejich klubovny... Jako detašované pracoviště Nemocnice milosrdných bratří šlo o rozporuplné místo, kde sice nepohybliví pacienti měli klid a sestřičky se chovaly vzorně, ale jinak uznávám, že počet lůžek na pokoji neodpovídal dnešním představám o nemocniční péči. Areál by ale bylo možné využít i k jiným účelům. Například jako výletní areál (pár kroků odtud je nádherný výhled na Brno, dostupný pro vozíčkáře) s kavárnou, letní restaurací, jako hostel nebo pobočku Domů dětí a mládeže, ateliéry pro výuku výtvarného umění a místo pro pořádání nejrůznějších kurzů, ev. přednášek a besed (lze přijet autem až k areálu, případně k jednotlivým pavilonům). Nové budovy lze stavět na kterékoli sousední parcele.

V Brně dne 30. 6. 2020

Podpis: 

**nehodící se škrtněte*

příloha na další straně



Lebreux Ingeborg (Magistrát města Brna)

Od: [REDACTED]
Odesláno: 30. června 2020 17:47
Komu: oupr@brno.cz
Předmět: připomínka / námitka č. 2 k návrhu nového územního plánu města Brna - nesouhlas se zničením parku a demolicí polní nemocnice na Červeném kopci
Přílohy: FORMULAR_pripominka_namitka - polní nemocnice s parkem na Červeném kopci.docx

V příloze



MMB/0282877/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Ač je zcela jistě vhodné a důležité otevřít polemiku o budoucím využití historického areálu na Červeném kopci, nelze takto učinit v rámci připomínkovacího řízení k návrhu nového územního plánu, který je zaměřen pouze na funkční využití území a nezaměřuje se na konkrétní záměry.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0283085/2020
lísty: 1 přílohy:
druh: lí/sv:



mmb1es773971bd

6445

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA	
Odbor územního plánování a rozvoje	
Došlo dne:	30-06-2020
Č.j. MMB:	0283085
Pril:	

Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

ID DS: a7kbrn

Podatel: Frank Bold Advokáti, s.r.o., se sídlem Údolní 33, 602 00 Brno, ID DS: auwd5w7

Připomínky k návrhu Územního plánu města Brna

Odbor územního plánování a rozvoje Magistrátu města Brna, jako pořizovatel Územního plánu města Brna (dále jen „**pořizovatel**“), veřejnou vyhláškou ze dne 31. 3. 2020, č.j. MMB/0145586/2020, podle ustanovení § 52 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavební řádu (stavební zákon) (dále jen „**StavZ**“), oznámil veřejné projednání Návrhu Územního plánu města Brna včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (dále jen „**Návrh ÚPmB**“) dne 17. 6. 2020 a současně vyzval k podání písemných námitek a připomínek k návrhu, a to do 7 dnů ode dne konání veřejného projednání, tedy do 24. 6. 2020.

Veřejnou vyhláškou pořizovatele ze dne 21. 5. 2020, č.j. MMB/0202272/2020, byl oznámen nový termín konání veřejného projednání, a to ve dnech 22. a 23. 6. 2020 s tím, že lhůta pro podání písemných námitek a připomínek k návrhu končí dne 30. 6. 2020.

Podatel v souladu s ustanovením § 52 odst. 3 StavZ tímto ve lhůtě uplatňuje k Návrhu ÚPmB své, níže uvedené, **připomínky**.

Připomínka č. 1

I.

Vymezení území dotčeného námitkou č. 1

Námitka č. 1 se týká celého území zahrnutého do Návrhu ÚPmB.

II.

Obsah Připomínky č. 1

Podatel navrhuje, aby byla textová část Návrhu ÚPmB změněna následujícím způsobem:

Stávající znění pojmu „Zeleň“ je nahrazeno níže uvedeným zněním pojmu „Zeleň na konstrukci“. Stávající znění pojmu „Zeleň na konstrukci intenzivní“ je upraveno a do textové části Návrhu ÚPmB „Pojmy“ jsou doplněny nové pojmy „Malá vodní plocha“ a „Plocha povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou“, takže pro účely Územního plánu města Brna se rozumí:

„Zelení na terénu“ takový typ vegetace na pozemku, který umožňuje trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků bylinného, keřového i stromového patra a který slouží ke zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města, umožňuje vsakování dešťové vody, a který zpravidla umožňuje využití pro relaxační a pohybové aktivity,¹ případně plní funkci izolační či ochranné zeleně. Vegetace sama může být buď přirozená, nebo uspořádaná podle zásad zahradní a krajinářské tvorby do zpravidla vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí.

Zelení na konstrukci intenzivní takový typ vegetace na konstrukci, který umožňuje nahradit zeleň na terénu co do typu vegetačních prvků a funkcí (zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města, vsakování dešťové vody a zpravidla i využití pro relaxační a pohybové aktivity) a jehož závlaha je zajištěna dešťovou nebo šedou vodou.

Malou vodní plochou zahradní jezírka, nádrže, umělé mokřady a jiné uměle vytvořené vodní plochy trvale zapuštěné do terénu, s vegetačními prvky ve vodní ploše, které slouží ke zlepšení a stabilizaci

¹ Pojmy „rekreace“ a „relaxace“ jsou definovány přímo v Návrhu ÚPmB, str. 13.

mikroklimatických podmínek na území města, vyjma bazénů a brouzdališť uvedených ve vyhlášce č. 238/2011 Sb., o stanovení hygienických požadavků na koupaliště, sauny a hygienické limity písku v pískovištích venkovních hracích ploch, ve znění pozdějších předpisů.

1

Plochou povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou povrchová úprava terénu nebo konstrukce podporující výpar, vsakování a pomalý odtok srážkových vod, jako jsou propustné zpevněné povrchy, zatravnovací dlaždice, šterkové střechy, suché retenční nádrže apod.“

1

III.

Odůvodnění připomínky č. 1

1. Stávající znění Návrhu ÚPmB

Návrh územního plánu města Brna nepoužívá koeficient zelených ploch,² namísto toho stanoví pro určité plochy minimální podíl zeleně „na terénu“, přičemž se může jednat o jakoukoli zeleň. Ta pak může být v některých případech kompenzována „zelení na konstrukci intenzivní“.

Definice zeleně na str. 14 Návrhu ÚPmB je **příliš obecná a nezohledňuje rozdíly mezi jednotlivými druhy zeleně „na terénu“, totiž rozdíl mezi trávnikem, keří a stromořadím**. To se pak projevuje v rámci požadavku na plošné zastoupení zeleně na terénu v některých plochách s rozdílným způsobem využití (B, C, R, I), kdy je vyžadováno minimální plošné zastoupení zeleně na terénu, avšak už není řešena kvalita zeleně v jednotlivých plochách a pozemcích, což může vést ke znehodnocení stávajících ploch zeleně, na kterých se nachází i stromy a keře, nejen bylinné patro (trávník). Přitom v případě definice „zeleně na konstrukci intenzivní“ jsou stanoveny kvalitativní parametry, které musí takováto zeleň na konstrukci splňovat (musí umožňovat rozvoj bylinného, keřového i stromového patra, pouze bylinné patro – např. trávník - nestačí).

Konkrétně Návrh ÚPmB definuje ve své textové části na str. 14 pojmy „zeleň“ a „zeleň na konstrukci intenzivní“: **„Zelení části území porostlé vegetací, jako soubor funkčních prvků na terénu, buď přirozených nebo uspořádaných podle zásad zahradní a krajinářské tvorby do zpravidla vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí. Zelení na konstrukci intenzivní** takový typ vegetace na konstrukci, jehož skladba a mocnost umožňuje růst a rozvoj vegetačních prvků bylinného, keřového i stromového patra a zpravidla umožňuje i využití pro relaxační a pobytové aktivity; mocnost souvrství je zpravidla více než 200 mm. Horní hranice není stanovena, mocnost kolem 1000 mm však již umožňuje růst vzrostlých stromů.“

Pojem „modrozelená infrastruktura“ je definován v Návrhu ÚPmB na str. 12 jako: „environmentální urbánní infrastruktura složená z vegetačních prvků a prvků městského systému odvodnění. Konkrétní opatření mohou oscilovat od čistě „zelených“ (např. stromy) až po zcela „modré“ (např. vodní plochy). Převážně se však jedná o objekty, zařízení nebo opatření založené na principech přírodě blízkého hospodaření se srážkovými vodami.“ **Návrh ÚPmB však s tímto pojmem prakticky nepracuje a modrozelená infrastruktura je v něm toliko naznačena.** Vodní plochy jsou v Návrhu ÚPmB na str. 45 řešeny jako zvláštní druh ploch – plochy vodní a vodohospodářské (H) – a dále jsou vodní plochy řešeny v části „5.7 Voda v krajině“, přičemž je nelze započítat do ploch zeleně.

² Koeficient zeleně (koeficient zelených ploch) je koeficientem stanovujícím minimální podíl započítatelných ploch zeleně v území. Odvozuje se z koeficientu podlažních ploch a podlažnosti, nebo konkrétním požadavkem na celkovou plochu zeleně na pozemku.

Výše uvedený nedostatek (nedostatečné vymezení modrozelené infrastruktury) se projevuje i v požadavku na zahrnutí prvků modrozelené infrastruktury do jednotlivých druhů ploch s rozdílným způsobem využití, kdy je v případě některých ploch vyžadováno minimální plošné zastoupení zeleně (což je samo o sobě pokrok ve srovnání se stávajícím platným a účinným územním plánem statutárního města Brna, který zastoupení zeleně ani její kvalitu ve srovnatelných plochách neřeší), avšak v Návrhu ÚPmB už není požadováno minimální plošné zastoupení malých vodních ploch typu zahradní jezírka, nádrže, umělé mokřady. Těmito „malými vodními plochami“, resp. prvky modrozelené infrastruktury, by mělo být umožňovat zeleň „na terénu“, neboť z hlediska regulace mikroklimatu a rekreační funkce plní srovnatelné funkce zeleně na terénu, resp. zeleně na konstrukci intenzivní.

Modrozelená infrastruktura by měla zajišťovat zlepšení zádržnosti vody ve městě podporou tzv. malého vodního cyklu, redukovat tepelné ostrovy ve městě pomocí zeleně a zvýšit šetrnost nakládání s pitnou vodou.

2. K jednotlivým připomínkám

V Návrhu ÚPmB nahradit stávající definici pojmy „Zeleň“ a „Zeleň na konstrukci intenzivní“ jinými definicemi, které jednak stanoví určitou kvalitu zeleně (vegetační prvky bylinného, keřového i stromového patra), jednak vymezí funkce, které plochy zeleně mají plnit (regulace klimatu, relaxace, rekreace), a doplnit o definice „malé vodní plochy“ typu jezírek a dále „plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou“. Jak „malé vodní plochy“, tak „plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou“ jsou přitom současně prvky modrozelené infrastruktury (stejně, jako plochy zeleně na terénu či zeleně na konstrukci intenzivní).

Definice „Zeleně na konstrukci intenzivní“ je dále doplněna o požadavek zajištění její závlahy pouze dešťovou vodou (jako je tomu v případě „Zeleně na terénu“, kterou nahrazuje) nebo šedou vodou. Pokud má totiž „Zeleň na konstrukci intenzivní“ plnit výše uvedené funkce modrozelené infrastruktury, mezi které patří šetrné nakládání s pitnou vodou, pak musí být požadováno odpovídající technické řešení, které přiměje stavebníka lépe nakládat s dešťovou či šedou vodou. Např. 1 m² intenzivní zelené fasády s orientací na jih může mít spotřebu až 9 l/m². Na fasádě o ploše 100 m² by tak roční spotřeba vody určené na její závlahu činila 320 400 l, což odpovídá pitnému režimu 1246 obyvatel statutárního města Brna. Samotný pojem „Modrozelená infrastruktura“ však není třeba redefinovat. Níže navrhuje možné znění výše uvedených definic:

„Zelení na terénu takový typ vegetace na pozemku, který umožňuje trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků bylinného, keřového i stromového patra a který slouží ke zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města, umožňuje vsakování dešťové vody, a který zpravidla umožňuje využití pro relaxační a pohybové aktivity,³ případně plní funkci izolační či ochranné zeleně. Vegetace sama může být buď přirozená, nebo uspořádaná podle zásad zahradní a krajinářské tvorby do zpravidla vícefunkčních kompozic, které utvářejí nebo doplňují dané prostředí.

Zelení na konstrukci intenzivní takový typ vegetace na konstrukci, který umožňuje nahradit zeleň na terénu co do typu vegetačních prvků a funkcí (zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města, vsakování dešťové vody a zpravidla i využití pro relaxační a pohybové aktivity) a jehož závlaha je zajištěna dešťovou nebo šedou vodou.

³ Pojmy „rekreace“ a „relaxace“ jsou definovány přímo v Návrhu ÚPmB, str. 13.

Malou vodní plochou zahradní jezírka, nádrže, umělé mokřady a jiné uměle vytvořené vodní plochy trvale zapuštěné do terénu, s vegetačními prvky ve vodní ploše, které slouží ke zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města, vyjma bazénů a brouzdališť uvedených ve vyhlášce č. 238/2011 Sb., o stanovení hygienických požadavků na koupaliště, sauny a hygienické limity písku v pískovištích venkovních hracích ploch, ve znění pozdějších předpisů.

Plochou povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou povrchová úprava terénu nebo konstrukce podporující výpar, vsakování a pomalý odtok srážkových vod, jako jsou propustné zpevněné povrchy, zatravnovací dlaždice, štěrkové střechy, suché retenční nádrže apod.“

Připomínka č. 2

I.

Vymezení území dotčeného připomínkou č. 2

Námítka č. 2 se týká celého území zahrnutého do Návrhu ÚPmB.

II.

Obsah připomínky č. 2

Podatel navrhuje, aby požadavek na trvalé zastoupení zeleně na terénu v plochách bydlení (B) a plochách smíšených obytných (C), vymezených v textové části Návrhu ÚPmB na str. 55 a 56, zněl následovně:

„Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je stanoveno v procentuálním rozsahu pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro danou plochu současně, přičemž tato zeleň na terénu musí umožnit trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků daného typu, které na této ploše musí být již osazeny (pokud se na ní již nenachází vzrostlá zeleň tvořená vegetačními prvky daného typu) a musí trvale plnit odpovídající funkce zeleně na terénu. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu tak činí:

- 20 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj stromového patra, tedy růstu a rozvoje stromů o minimální výšce 3 m, a umožňující plnit všechny funkce zeleně na terénu, nebo
- 35 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň keřového patra, tedy růstu a rozvoje keřů o minimální výšce 1,5 m, a umožňující plnit všechny funkce zeleně na terénu, nebo
- 50 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň bylinného patra, která slouží alespoň ke zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města a která umožňuje vsakování dešťové vody.

Do minimálního plošného zastoupení zeleně na terénu lze konkrétní druh zeleně na terénu započítat pouze jednou, přičemž se vychází z nejnáročnějšího typu vegetačního prvku, jehož trvalý růst a rozvoj plocha umožňuje. Tj. plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj stromového patra není současně chápána jako plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj keřového patra a bylinného patra, plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj keřového patra není současně chápána jako plocha zeleně na terénu umožňující rozvoj bylinného patra. Minimální výška vegetačních prvků daného typu bude muset být v rámci zeleně na terénu (ev. v rámci jejího nahrazení zelení na konstrukci intenzivní) dosažena nejpozději k okamžiku dokončení záměru stavebníka, jinak ji nebude možné započítat do minimálního plošného zastoupení zeleně na terénu.“

Podatel dále navrhuje, aby byl stejný požadavek na trvalé zastoupení zeleně na terénu doplněn i do ploch rekreace (R) a ploch zahrádek (I), ploch veřejné vybavenosti (V) a komerční vybavenosti (W).

Podatel dále navrhuje, aby bylo stávající znění textové části Návrhu ÚPmB na str. 55 a 56, podle které takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně v plochách bydlení (B) a plochách smíšených obytných (C) není třeba dodržet v následujících odůvodněných případech, nahrazeno následujícím zněním:

„Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není třeba dodržet v případě, že:

- *minimální plošné zastoupení zeleně na terénu umožňujícího trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků daného typu je ve stejném rozsahu kompenzováno zelení na konstrukci intenzivní, která umožňuje trvalý růst a rozvoj alespoň stejných vegetačních prvků daného typu a která plní stejné funkce, jako by plnila kompenzovaná zeleň na terénu;*
- *minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je ve stejném rozsahu nahrazeno umístěním malé vodní plochy;*
- *minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je nahrazeno umístěním plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou, a to v rozsahu, který odpovídá rozsahu zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň bylinného patra;*
- *v dané ploše a disponibilním pozemku stavebního záměru prokazatelně nelze umístit žádnou zeleň na terénu, ani ji nelze kompenzovat žádnou zelení na konstrukci intenzivní ani malou vodní plochou. V takovém případě musí být 80 % disponibilního pozemku stavebního záměru a dané plochy současně kompenzováno umístěním plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou. Tento způsob kompenzace je přípustný pouze ve stabilizovaných plochách kompaktní zástavby.“*

Podatel dále navrhuje, aby byla výše uvedená možnost nedodržet minimální plošné zastoupení zeleně na terénu doplněna do ploch veřejné vybavenosti (V) a komerční vybavenosti (W). V souladu se stávajícím zněním textové části Návrhu ÚPmB na str. 60 a 61 Podatel navrhuje, aby nově navržená možnost nedodržet minimální plošné zastoupení zeleně na terénu nebyla připuštěna u ploch rekreace (R) a ploch zahrádek (I).

III.

Odůvodnění připomínky č. 2

1. Stávající znění Návrhu ÚPmB

Návrh ÚPmB na str. 55-56 dále vymezuje plochy, u nichž je požadavek na umístění/zachování zeleně na určité části povrchu plochy a stavebního pozemku, konkrétně u ploch bydlení (B) a u ploch smíšených obytných (C), kdy je stanoveno, že: „*Minimální plošné zastoupení zeleně v plochách bydlení je stanoveno v rozsahu 30 % pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně. Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není třeba dodržet v následujících odůvodněných případech:*

- *v případě přiměřené kompenzace zeleně na střešní konstrukci s funkčními vegetačními úpravami charakteru zeleně na konstrukci intenzivní, která plně nahrazuje funkci zeleně na rostlém terénu a která umožňuje růst bylinných i dřevinných vegetačních prvků, nebo*
- *u záměrů ve stávající husté kompaktní zástavbě na základě individuálního vyhodnocení, zda navrhované řešení výrazně nenaruší podíl zastavěných a nezastavěných pozemků v ploše, nebo*
- *pokud by v důsledku uvedeného požadavku v území vznikala urbanisticky nelogická řešení v území (např. zástavba nároží v blokové zástavbě, nerovnoměrná či jinak problematická parcelace), nebo*
- *pokud je množství zeleně přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.“*

V plochách rekreace (R) a zahrádek (I) pak Návrh ÚPmB na str. 60-61 stanoví, že: „*Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu v plochách je stanoveno v rozsahu 80 % pro disponibilní pozemky stavebního záměru.*“ **Jiné než výše uvedené plochy s rozdílným způsobem využití požadavek na minimální plošné zastoupení zeleně na terénu neobsahují**, a to ani plochy veřejné vybavenosti a komerční vybavenosti. Toto pokládá Podatel za nedostatečné.

Možnosti kompenzace procentuálního zastoupení zeleně na terénu, které připouští Návrh ÚPmB v případě ploch bydlení (B) a ploch smíšených obytných (C) jsou velmi vágní a neurčité a proto mohou jen obtížně sloužit k ochraně zeleně na terénu (a k rozvoji modrozelené infrastruktury). Naopak umožňují libovůli stavebních úřadů při posuzování kompenzací a vytvářejí právní nejistotu stavebníků. **Nesplňují tak zákonné nároky kladené na regulativy územních plánů:**

1. možnost kompenzace zeleně na terénu umístěním „zeleně na konstrukci intenzivní“ je redukováno pouze na umístění „zelené střechy“ umožňující svými parametry plně nahrazení funkce zeleně na rostlém terénu a umožňovat růst bylin, keřů i stromů. Jiné prvky modrozelené infrastruktury jsou coby možné kompenzace zeleně na terénu vyloučeny. Navíc je Návrhem ÚPmB požadována „přiměřená kompenzace“ zeleně na terénu zelení na konstrukci intenzivní, která může být libovolně rozsáhlá (Návrh ÚPmB nevyžaduje kompenzaci zeleně na terénu odpovídajícím rozsahem plochy zeleně na konstrukci intenzivní);
2. v případě záměrů umístěvaných v husté kompaktní zástavbě není stanoven žádný limit, pod který nesmí zastoupení zeleně na terénu, nebo kompenzace zelení na konstrukci intenzivní, klesnout, může tak dojít i k umístění záměrů, které povedou k odstranění veškeré zeleně na terénu,
3. v případě hrozby vzniku „urbanisticky nelogického řešení“ nejsou definovány v Návrhu ÚPmB užité pojmy „racionalita v území“ či „urbanisticky logické řešení“, nadto není stanoven žádný limit, pod který nesmí zastoupení zeleně na terénu v takovém případě klesnout,
4. v případě „přiměřené kompenzace zelení na okolních veřejných prostranstvích“ není stanoven žádný limit takové kompenzace. Navíc vyhovět této podmínce lze i tak, že záměr bude umístěn v sousedství veřejného prostranství, na kterém se již nachází veřejná zeleň, např. městský park. Odůvodnění Návrhu ÚPmB toto výslovně připouští.

V plochách rekreace (R) a plochách zahrádek (I) Návrh ÚPmB nepřipouští nedodržení minimálního plošného zastoupení zeleně na terénu, tj. jeho kompenzací některým ze způsobů připuštěných v plochách pro bydlení a plochách smíšených obytných.

2. K jednotlivým připomínkám

2.1 Požadavek na minimální plošné zastoupení zeleně na terénu

Dále by měl být podle názoru Podatele stanoven v rámci vymezení jednotlivých ploch požadavek na plošné zastoupení zeleně na terénu, který by **zohledňoval kvalitu jednotlivých typů vegetačních prvků** a který by vedl k preferenci stromového patra o určitých parametrech (tím bude výška vegetačního prvku) před keřovým či bylinným patrem. Toho je dosaženo vymezením minimálního rozsahu plochy umožňujícího růst stromů, namísto které lze vymezit rozsáhlejší plochu umožňující růst keřů, resp. ještě rozsáhlejší plochu umožňující růst pouze bylin (tj. trávník). Předpokladem je, že stavebník zvolí při umístění záměru takové řešení, které umožní růst stromů vzhledem k tomu, že je vyžadováno „pouze“ 20 % plochy, zatímco pokud by stavebník z nějakého důvodu nechtěl nebo nemohl umožnit růst stromů, musel by vyčlenit minimálně 35 % plochy pro keře, resp. 50 % plochy pro trávník. Samozřejmě plocha pro růst stromů musí umožňovat též růst keřů a bylin, plocha pro růst keřů musí umožňovat též růst bylin. Podatel podotýká, že by stavebník mohl zastoupení jednotlivých

ploch kombinovat za dodržení minimálních požadovaných poměrů, tzn. může dosáhnout požadovaného trvalého množství zeleně např. tak, že 10 % zeleně na terénu bude tvořeno stromy a 25 % zeleně na terénu bude tvořit trávník (10 % zeleně na terénu tvořené stromy tak nahrazuje 25 % zeleně na terénu tvořené trávníkem).

Požadavek na trvalé zastoupení zeleně na terénu přitom musí být kromě stávajících ploch bydlení (B), ploch smíšených obytných (C), ploch rekreace (R) a ploch zahrádek (I) doplněn i do dalších ploch, konkrétně ploch veřejné vybavenosti (V) a komerční vybavenosti (W). Ve všech uvedených plochách přitom bude požadavek na minimální procentuální zastoupení zeleně na terénu podle našeho návrhu shodné, včetně uvedených poměrů plochy pro stromy, keře a trávník.

Požadavek na plošné trvalé zastoupení zeleně na terénu by přitom neměl být vázán na strukturu zástavby, kterou může být problematické stanovit, jak plyne i z odůvodnění Návrhu ÚPmB (např. areálová zástavba a volná zástavba, kdy odůvodnění Návrhu ÚPmB na str. 167 uvádí, že: „*rozdíl mezi volnou a areálovou strukturou je v některých případech poměrně malý a vyhodnocení struktury záleží na širších územních souvislostech a vyhodnocení žádoucího cílového stavu v území.*“). Z tohoto důvodu nejde Podatel cestou Nesehnutí, které vymezuje koeficient zeleně odlišně pro jednotlivé druhy struktury zástavby a kombinuje jej s tím, zda se jedná o stabilizované či zastavitelné plochy.

Konkrétně požadavek na trvalé zastoupení zeleně na terénu navrhuje Podatel následovně:

„Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je stanoveno v procentuálním rozsahu pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro danou plochu současně, přičemž tato zeleň na terénu musí umožnit trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků daného typu, které na této ploše musí být již osazeny (pokud se na ní již nenachází vzrostlá zeleň tvořená vegetačními prvky daného typu) a musí trvale plnit odpovídající funkce zeleně na terénu. Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu tak činí:

- 20 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj stromového patra, tedy růstu a rozvoje stromů o minimální výšce 3 m, a umožňující plnit všechny funkce zeleně na terénu, nebo
- 35 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň keřového patra, tedy růstu a rozvoje keřů o minimální výšce 1,5 m, a umožňující plnit všechny funkce zeleně na terénu, nebo
- 50 % zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň bylinného patra, která slouží alespoň ke zlepšení a stabilizaci mikroklimatických podmínek na území města a která umožňuje vsakování dešťové vody.

Do minimálního plošného zastoupení zeleně na terénu lze konkrétní druh zeleně na terénu započítat pouze jednou, přičemž se vychází z nejnáročnějšího typu vegetačního prvku, jehož trvalý růst a rozvoj plocha umožňuje. Tj. plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj stromového patra není současně chápána jako plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj keřového patra a bylinného patra, plocha zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj keřového patra není současně chápána jako plocha zeleně na terénu umožňující rozvoj bylinného patra. Minimální výška vegetačních prvků daného typu bude muset být v rámci zeleně na terénu (ev. v rámci jejího nahrazení zelení na konstrukci intenzivní) dosažena nejpozději k okamžiku dokončení záměru stavebníka, jinak ji nebude možné započítat do minimálního plošného zastoupení zeleně na terénu.“

2.2 K možností kompenzace zeleně na terénu

Možnost kompenzace zeleně na terénu je nutností, neboť v některých plochách (např. plochách pro bydlení v kompaktní struktuře zástavby v centru města) – pokud nemají negativně ovlivnit formu a využití pozemku nebo budovy (tj. pokud nemají vznikat „urbanisticky nelogická řešení“) – nebude možné požadavky na minimální plošné zastoupení zeleně na terénu dodržet a bude tedy nutno jej

kompensovat. Současně jsou možnosti kompenzace formulována tak, aby byla vyloučena libovůle ať už stavebníka, či stavebního úřadu, a aby bylo zřejmé, jakým způsobem a v jakém rozsahu lze zeleň na terénu nahradit.

Možnosti kompenzace podle návrhu Podatele mají zahrnovat kromě zeleně na konstrukci intenzivní také kompenzaci umístování malých vodních ploch anebo plochou povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou, přičemž jednotlivé možnosti kompenzace zeleně na terénu lze kombinovat. Jednotlivé možnosti kompenzace zeleně na terénu budou buď započítatelné ve stejném rozsahu, v jakém je kompenzována ta která zeleň na terénu (tj. zeleň na konstrukci intenzivní umožňující růst keřů o minimální výšce 1,5 m a kompenzuje zeleň na terénu umožňující růst keřů, přičemž obojí musí plnit stejné funkce), anebo jinak.

„Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není třeba dodržet v případě, že:

- minimální plošné zastoupení zeleně na terénu umožňujícího trvalý růst a rozvoj vegetačních prvků daného typu je ve stejném rozsahu kompenzováno zelení na konstrukci intenzivní, která umožňuje trvalý růst a rozvoj alespoň stejných vegetačních prvků daného typu a která plní stejné funkce, jako by plnila kompenzovaná zeleň na terénu;*
- minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je ve stejném rozsahu nahrazeno umístěním malé vodní plochy;*
- minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je nahrazeno umístěním plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou, a to v rozsahu, který odpovídá rozsahu zeleně na terénu umožňující trvalý růst a rozvoj alespoň bylinného patra;*
- v dané ploše a disponibilním pozemku stavebního záměru prokazatelně nelze umístit žádnou zeleň na terénu, ani ji nelze kompenzovat žádnou zelení na konstrukci intenzivní ani malou vodní plochou. V takovém případě musí být 80 % disponibilního pozemku stavebního záměru a dané plochy současně kompenzováno umístěním plochy povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou. Tento způsob kompenzace je přípustný pouze ve stabilizovaných plochách kompaktní zástavby.“*

V Brně dne 22. 6. 2020

Frank Bold Advokáti, s.r.o.

MMB/0283085/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Předmětem Vaší připomínky byla konkrétní úprava znění textové části týkající se definic pojmů ohledně tematiky zeleně a modrozelené infrastruktury. Pořizovatel zastává názor, tato problematika měla být prověřena a případně dopracována, proto v tomto směru udělal pokyn pro úpravu textové části návrhu ÚPmB. Upravit v textové části definici pojmu "zeleň na konstrukci intenzivní" a případně definovat s takto upravenou problematikou minimálního plošného zastoupení zeleně a jeho kompenzacemi další nezbytné pojmy.

Na základě odbornosti zpracovatele a garance správnosti navrženého řešení byly upraveny a doplněny příslušné kapitoly závazné textové části pro II. opakované veřejné projednání, které se tímto tématem zabývají. Např. byla doplněna sekce POJMY a přepracována definice zeleně na konstrukci intenzivní. V kapitolách 6.3.3.1 plochy bydlení a 6.3.3.2 plochy smíšené obytné byl pak také zapracován požadavek na stanovení podílu stromového patra. Vámi požadované pojmy "Malá vodní plocha" a plocha povrchu umožňující hospodaření s dešťovou vodou" v závazné textové části definovány nebyly.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

Pro plochy bydlení zůstane regulativ zastoupení 30 % zeleně s tím, že jde o zeleň na rostlém terénu. Výlukový regulativ bude u ploch bydlení uveden pro strukturu "k" kompaktní, u které základní 30% požadavek nebude možno vždy u jednotlivých záměrů splnit, tím ani v celé ploše dodržet. U "k" struktur v plochách B bude výlukový regulativ směřován i na další formy zastoupení zeleně, nejen na terénu. Upravené regulativy budou předmětem upraveného Návrhu ÚP pro 2. veřejné projednání.

Zpracovatel nového ÚP provedl revizi stávajících struktur bydlení s výsledkem, že skutečně u kompaktních struktur není takto vysoké % zastoupení zeleně splněno, a proto je nezbytné regulativ nastavit tak, aby reflektoval i stávající stav v plochách bydlení kompaktního (blokového) charakteru zástavby).

Regulativy minimálního zastoupení zeleně na terénu i kompenzace zeleně na terénu ve všech stavebních plochách budou předmětem upraveného Návrhu ÚP pro 2. veřejné projednání, ke kterému se opět bude možno vyjádřit. Tímto lze vyhovět alespoň částečně.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V Návrhu nového ÚP 2024 došlo na základě Pokynu č.2 Zastupitelstva města Brna ze dne 21.06.2022, který zněl: Rozčlenit typ ploch s rozdílným způsobem využití PLOCHY BYDLENÍ – B, a to na plochy vymezované pro „bydlení individuální“ (v rodinných domech) a plochy pro „bydlení hromadné“ (v bytových domech), k úpravě spočívající v rozdělení původní funkce plochy bydlení do funkce plochy BI (bydlení individuální) a funkce plochy BU (bydlení všeobecné). Pro každou z nich jsou stanoveny samostatné regulativy – viz kap. 6.3.2.1. a kap. 6.3.2.2. v Textové části. U plochy BI je regulace % zastoupení zeleně stanovena na 40 % na terénu (nelze jako u plochy BU řešit zelení na konstrukci intenzivní).

MMB/0283085/2020
Připomínky

MMB/0283085/2020
Připomínky

Požadavky na zastoupení zeleně dle požadovaných parametrů a uvedené dikce textu nejsou ani touto úpravou ÚP 2024 zohledněny.

Došlo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0283141

Přil.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4733

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Připravovaný Územní plán pro veřejné
projednání

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0283141/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



mb1es773971f9

Jsem - nejsem*) občan města Brna

1. ~~Jsem~~ - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše
dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Bohunice, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno- Bohunice

Katastrální území

Bohunice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

ŘEŠENÁ LOKALITA BE-4

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

NESOUHLASÍM s projednávaným návrhem ÚP v lokalitě BE-4 a
jejím zařazením do kategorie C/k3 z následujících důvodů:

- grafická příloha
 ano
 ne
- další přílohy

Zvýšené dopravní zatížení v oblasti způsobené jak navýšením
počtu obyvatel a pracovníků, tak i zásobováním uvažovaných
obchodních jednotek (započítá-li se i navýšení dopravy zapříčiněné
výstavbou lokality Západní brány, je dopravní zatížení neúnosné)
směrem do jednosměrné ulice Pod nemocnicí, která ústí do již nyní
přetíženého uzlu (křižovatka Osová vs. Pod nemocnicí), zvýšení
ohrožení zdraví vlivem nárustu dopravy v oblasti. O tomto dopadu
se hovoří i v textové části NÚP.

Snižování množství zeleně v dané lokalitě. (plánované stromořadí v
případě výstavby budov nenahradí současný stav zeleně,
nedostatečné zadržování vody v krajině a následné zvýšení teploty
okolí), zvláště při odstranění veškeré zeleně v oblasti navrhované
výstavby oblasti Západní brány,

Zvýšená prašnost a zvýšení hladiny hluku v ulici Pod

Nemocnicí neúměrnou blízkostí nové zástavby obsahující zdroje
hluku (klimatizační jednotky na střechách...), o tomto negativním
dopadu se rovněž hovoří v NÚP.

Zhoršení kvality života obyvatel

Snížení kvality bydlení a životního prostředí v dané lokalitě (větší pohyb aut a osob), neúměrná blízkost nové zástavby, zastínění stávající zástavby budovami výšky až 16 m. Nesouhlasím s argumentem „zlepšení kvality bydlení v podobě vybavení území veřejnou a komerční vybaveností...“ - v současné době je veškerá vybavenost v pochůzí vzdálenosti, jediné, co zde chybí je dostatečná kapacita pro školství, a to hlavně mateřské školky.

Razantní úbytek parkovacích míst při ulici Pod Nemoenicí,

Výstavba nových domů by v dané lokalitě přitížila již tak nevyhovující komunikační síti a infrastrukturu v Bohunicích.

Znemožnění hnízdění ptáků, kteří se zde nyní hojně vyskytují,

Závěr:

Požaduji vyjmutí návrhu na začlenění lokality BE-4 jako „Plocha smíšená obytná“ se zařazením C/k3 z aktuálního projednávaného návrhu Územního plánu města Brna a naopak provedení zařazení lokality do kategorie „plocha městské zeleně“ s návrhem bariérové zeleně v návrhu Územního plánu, aby korespondovalo se stávajícím fyzickým stavem lokality.

V Brně dne 30.6.2020

Podpis:

**nehodící se škrtněte*

MMB/0283141/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s rušením plochy městské zeleně ve střední části lokality Be-4.

Střední část rozvojové lokality mezi ulicemi Pod Nemocnicí a Jihlavská bude v délce asi 340 m vymezena jako městská zeleň. Východní část lokality s původní a novější zástavbou podél ulic Jihlavská a Na Pískové cestě bude vyznačena jako plocha pro bydlení B/k3. V západní části lokality bude místo plochy dopravy v místě stávajících garáží vymezena plocha smíšená obytná C/k3. Umožní zastavět a rozvíjet zbývající volné část plochy C. Zachování stávajících garáží bude zmíněno v textové části ÚPmB v kartě lokalit.

Pruh zeleně mezi Jihlavskou a Pod Nemocnicí zůstane zachovaný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

6401

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh nového ÚPmB

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020

MMB/0283191/2020

lisy:1 přílohy:
druh: li/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo



mmb1es7739721c

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Líšeň, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Líšeň

Katastrální území

Líšeň 612405

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Brno Líšeň, -oblast ulice Houbařská - viz příloha, zejména pak p.č.
[redacted]

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

- 1 • Zcelení funkční plochy změn - zrušení dopravního propojení mezi ulicemi Novolíšeňská a Houbařská – identicky jako v současně platném Územním plánu
- 2 • Změna indexu výškové úrovně B/r2 v severní části plochy změn Li-15 na B/r1 – sjednocení výšky v celé lokalitě, rozvolnění zástavby směrem k lesu.
- 3 • Změna indexu výškové úrovně B/r2 ve východní části plochy změn Li-15 na B/r1 – sjednocení výšky v celé lokalitě, rozvolnění zástavby směrem k lesu.
- 4 • Změna indexu výškové úrovně B/v4 na B/v3 a doplnění dolní části lokality na B/r1
- 4 • Z karty lokality LI-15 vypustit požadavek na dopravní propojení ulic Novolíšeňská a Kubelíkova

-přehledně viz příloha

V ...Brně... dne 29.6.2020

Podpis [redacted]

**Příloha formuláře
námitky/připomínky k návrhu nového
Územního plánu města Brna**

UL.HOUBAŘSKÁ

červen 2020

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

MÍSTO: Houbařská, 628 00 Brno - Líšeň
DATUM: červen 2020
K.Ú.: Brno Líšeň (612405)
PARC. Č.: 5049/38, 5049/39, 5094/3

PŘEDMĚT DOKUMENTACE

Předmětem dokumentu je prozkoumání stavu řešeného území včetně jeho vazeb na bližší i širší okolí a následné vyhodnocení formou koncepčního návrhu.

Dokumentace slouží jako součást námítky/připomínky k Návrhu územního plánu města Brna, který je zpracováván na základě Pokynů pro zpracování Návrhu ÚPmB, které schválilo Zastupitelstvo města Brna usnesením č. ZM7/3871 na zasedání konaném dne 19.6.2018 a zveřejněn dne 24.3.2020.

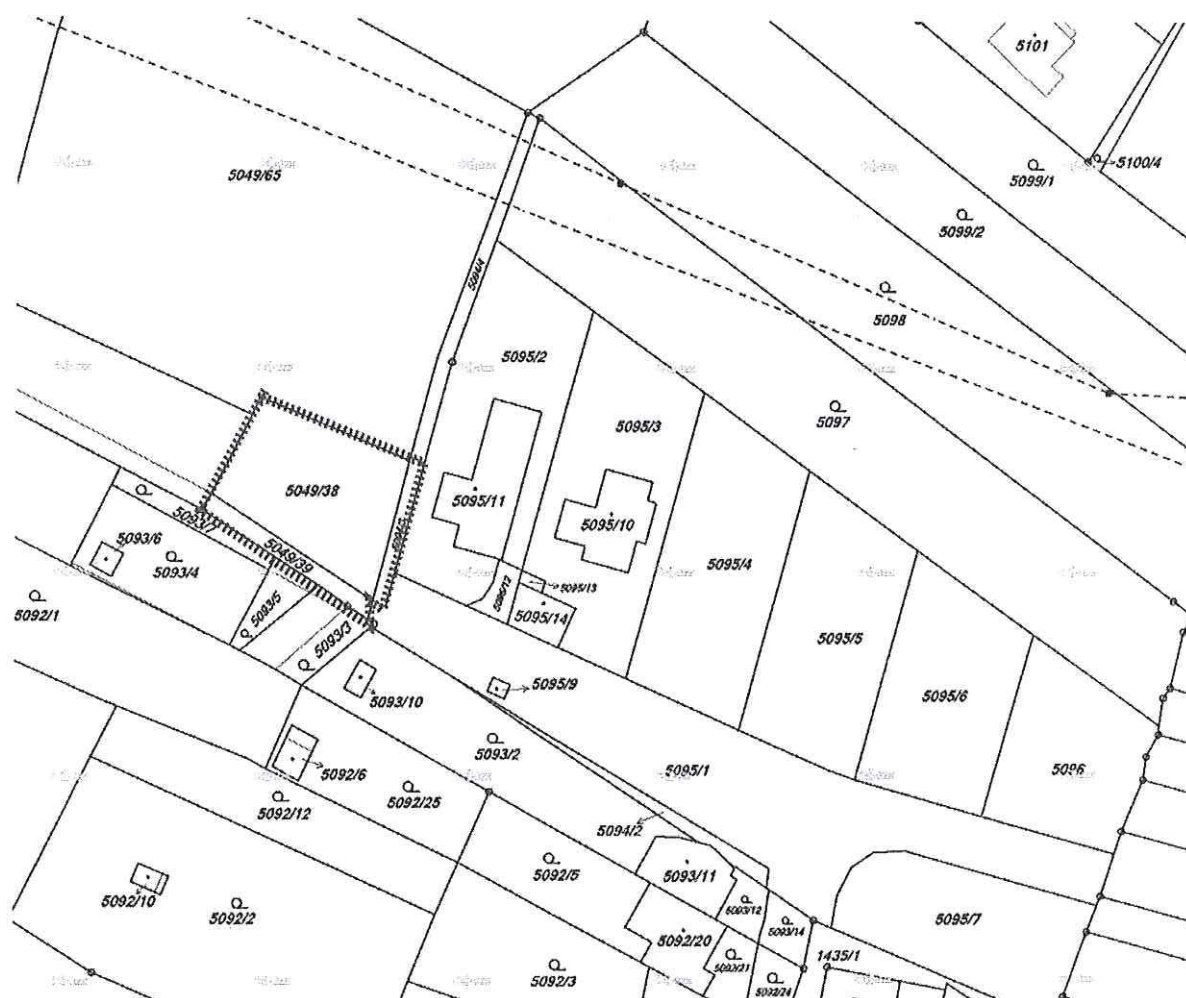
Obsahem dokumentace je:

1. Zhodnocení stávajícího stavu řešeného území a jeho lokality
2. Zhodnocení návrhu územního plánu města Brna
3. Navrhované změna Návrhu územního plánu
4. Odůvodnění změny

LOKALITA: STÁVAJÍCÍ STAV

LOKALITA

Řešené území se nachází na severním okraji lokality Brno Líšeň. Lokalita je celá charakteru rodinného bydlení. Částečně je zde bydlení rostlého charakteru starší řadové vesnické zástavby a je doplňováno novými samostatně stojícími a řadovými domy. Přimo na ni navazují zahrádky a lesní porost





VÝŠKOVÉ ZÓNOVÁNÍ

Veškerá zástavba je ve výškové úrovni 1-2 nadzemní podlaží.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V lokalitě je vybudovaná v obvyklém rozsahu, pro novou zástavbu je třeba vybudovat jejich rozšíření.

PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

Řešené území je v ploše navrhované městské zeleně a v navazující ploše navrhované všeobecné krajinné zeleně (rozvoj ploch je řízen přírodními procesy). Tyto plochy navazují na plochy návrhového čistého bydlení s IPP 0,3-0,5.

LIMITY ÚZEMÍ

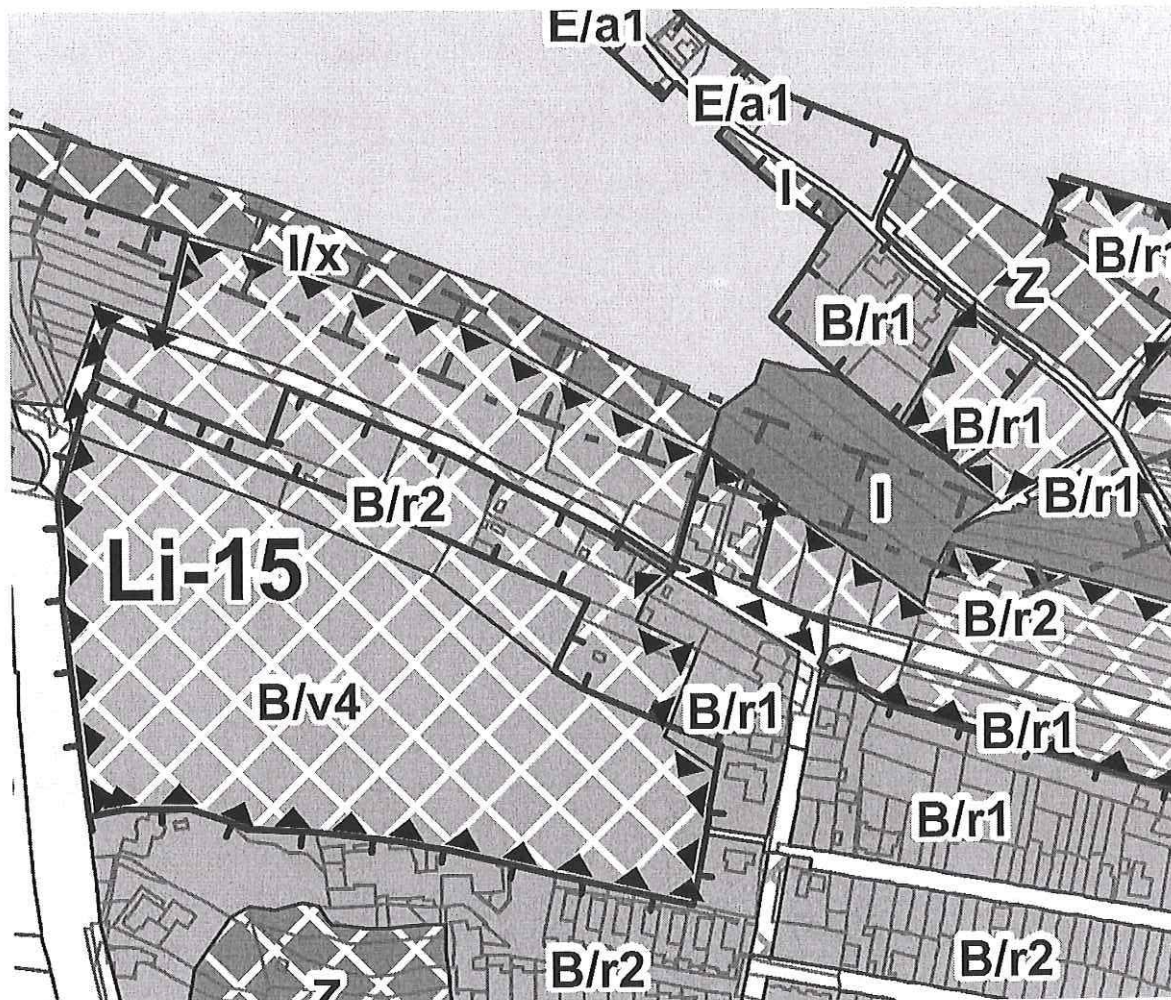
Leží na hranici zastavěného území vymezeného 1. 1. 2019

Území je součástí listu rozvojové lokality Li-15 Houbařská, kde je předepsáno zpracování územní studie před zahájením výstavby. Tato studie by měla prověřit zajištění kapacitní dopravní infrastruktury, prostupnosti území z ul. Novolíšeňské na ul. Kubelíkova, respektování stávajícího charakteru zástavby, zajistit dostatek veřejného prostranství v ploše, zajistit rozvolnění zástavby směrem k lesu, zajistit průchodnost ploch bydlení směrem k lesu a napojení na technickou infrastrukturu.

POTENCIÁL MÍSTA

Lokalita je určena pro rozvoj bydlení rezidenčního charakteru, dále pro rekreaci a sport. Plochy zeleně mají zajistit dobrou prostupnost území a rozvolnění zástavby směrem k lesu.

NÁVRH ÚZEMNÍHO PLÁNU ze dne 24.3.2020



Území je určeno funkčními plochami **B/r1, B/r2, B/v4, I, I/x**, plochou veřejných **prostranství** a rozvojovou lokalitou **Li-15 Houbařská**

PLOCHY BYDLENÍ – B

PODMÍNKY VYUŽITÍ PLOCH BYDLENÍ

- **Hlavní** je využití pro bydlení.
- **Přípustné** je občanské vybavení a jiné využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití; využití pro maloobchod je omezeno prodejní plochou do 1500 m².
- **Podmíněně přípustná** je nerušící výroba a služby a jiné využití za podmínky, že svými účinky a vlivy nenarušuje užívání staveb hlavního využití nad přípustnou mírou.
- **Nepřípustné** je využití, u kterého nebylo prokázáno splnění podmínek podmíněné přípustnosti, zejména využití pro výrobu a skladování v kapacitě neúměrné charakteru daného území.

ZASTOUPENÍ ZELENĚ V PLOCHÁCH BYDLENÍ

Minimální plošné zastoupení zeleně v plochách bydlení je stanoveno v rozsahu 30 % pro disponibilní pozemky stavebního záměru a pro plochu současně. Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu není třeba dodržet v následujících odůvodněných případech:

- v případě přiměřené kompenzace zeleně na střešní konstrukci s funkčními vegetačními úpravami charakteru zeleně na konstrukci intenzivní, která plně nahrazuje funkci zeleně na rostlém terénu a která umožňuje růst bylinných i dřevinných vegetačních prvků, nebo
- u záměrů ve stávající husté kompaktní zástavbě na základě individuálního vyhodnocení, zda navrhované řešení výrazně nenaruší podíl zastavěných a nezastavěných pozemků v ploše, nebo
- pokud by v důsledku uvedeného požadavku v území vznikala urbanisticky nelogická řešení v území (např. zástavba nároží v blokové zástavbě, nerovnoměrná či jinak problematická parcelace), nebo
- pokud je množství zeleně přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.

PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

PODMÍNKY VYUŽITÍ PLOCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

- **Hlavní** je využití pro veřejná prostranství a zpřístupnění a obsluhu ploch dopravní a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pohybu obyvatel, případně jejich shromažďování.
- **Přípustné** je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití, pokud nenarušuje funkčnost veřejného prostranství.
- **Podmíněně** přípustné je využití pro podzemní parkování za podmínky, že je umístováno pro veřejné potřeby a jeho umístění výrazně neomezí hlavní využití.
- **Nepřípustné využití** je využití, které nesplňuje požadavky uvedené v hlavním, přípustném a podmíněně přípustném využití.

Specifikum grafického zobrazení ploch v grafické části ÚPmB 2.1 Hlavní výkres: u ploch veřejných prostranství se z důvodů neseznatelnosti (nečitelnosti dané měřítkem výkresu a šíří veřejných prostranství) nezobrazuje písmenný kód v grafické části; plocha je vyznačena pouze barevným rozlišením (podle legendy výkresu 2.1 Hlavní výkres).

PLOCHY ZAHRÁDEK – I

PODMÍNKY VYUŽITÍ PLOCH ZAHRÁDEK

- **Hlavní** je využití pro individuální rekreaci formou zahrádkaření.
- **Přípustné** je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití.
- **Podmíněně přípustné** využití není stanoveno.

- **Nepřípustné** je využití pro bydlení.

UMÍSTĚNÍ STAVEB

Plochy zahrádek nejsou určeny k umísťování staveb; kromě obecných podmínek využití území v nich lze umísťovat pouze následující stavby:

- zahradní chaty, které mohou být podsklepené a mohou mít jedno nadzemní podlaží a podkroví a zastavěnou plochu stavby do 40 m² (v rekreační oblasti Přebrada do 50 m²); zahradní chaty nelze stavebně spojovat proti smyslu stanovené prostorové regulace,
- příslušenství těchto staveb za podmínky, že je objemově adekvátní typově přiměřenému příslušenství hlavní stavby (např. kůlna, bazén, altán apod.) a je zachováno stanovené minimální plošné zastoupení zeleně,
- stavby a zařízení sloužící ke zlepšení podmínek využití území pro účely veřejné rekreace a občanské vybavení, sloužící danému území, za podmínky, že záměry jsou objemově přiměřené přípustné zástavbě v území a že nedojde k podstatnému narušení či omezení hlavního využití.
- Podmínkou pro umísťování veškerých staveb (včetně oplocení) v plochách zahrádek je zohledňování, tj. minimálně zachování, lépe však posilování kvalitní prostupnosti v území.

ZASTOUPENÍ ZELENĚ V PLOCHÁCH ZAHRÁDEK

Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu v plochách zahrádek je stanoveno v rozsahu 80 % pro disponibilní pozemky stavebního záměru.

SPECIFIKACE STRUKTURY ZÁSTAVBY

Struktura zástavby nebo také urbánní struktura zástavby je stanovena jak pro stabilizované, tak pro návrhové plochy.

Je stanovena šesti typy struktury zástavby území, které jsou charakterizovány měřítkem a uspořádáním objektů, jejich vztahem k veřejným prostranstvím (uliční a stavební čarou) a strukturou sítě veřejných prostranství. Mnohdy je uvedena struktura kombinací více typů urbánní struktury, výsledná specifikace je odvozena od převažujícího typu zástavby.

Maximální přípustná délka strany nově vytvářeného bloku je 200 m.

Stávající zástavba vymezená ulicemi nebo veřejnými prostranstvími o délce strany větší než 400 m musí být v případě výstavby budov uvnitř vnitrobloku napříč rozdělena veřejným prostranstvím umožňujícím obsluhu těchto budov a prostupnost území.

r = rezidenční nízkopodlažní

Je urbánní struktura, která zahrnuje strukturu tzv. zahradního města (rodinné domy, vily a bytové domy malého měřítka ve vlastních zahradách), strukturu řadových a atriových rodinných domů, vesnickou strukturu rodinných domů s objekty v zahradách a jejich kombinace; doplněné o objekty občanské vybavenosti. Je stanovena zejména v plochách bydlení a smíšených obytných. Rezidenční nízkopodlažní zástavba je zastoupena nejčastěji

na území obcí historicky připojených k Brnu, v rezidenčních čtvrtích v širším centru města a lokalitách pro výstavbu individuálního bydlení.

PRAVIDLA PRO USPOŘÁDÁNÍ ZÁSTAVBY

Zástavba území je tvořena systémem ulic, popř. bloků a kostrou veřejných prostranství. Budovy tvoří řady, otevřené nebo uzavřené bloky nebo se jedná o solitérní stavby v zahradách. Před budovami je přípustné umístění předzahrádek za podmínky použití tohoto prvku v uceleném úseku veřejného prostranství.

Uliční čára je zpravidla tvořena fasádami objektů, zdmi nebo oplocením. Stavební čára je zpravidla odstoupená od uliční čáry a je uzavřená (v případě řadových objektů a vesnické uliční zástavby) nebo otevřená (v případě zahradního města a samostatných solitérních budov).

Zástavba s výjimkou zahradního města může vytvářet otevřené nebo uzavřené vnitrobloky tvořené zejména soukromými zahradami.

Zástavba v tzv. druhé řadě je možná pouze v případě přímého dopravního napojení na veřejnou komunikaci.

v = volná zástavba

Je urbánní struktura, která zahrnuje převážně modernistickou sídlištní zástavbu a dostavby v kompaktní zástavbě. Je tvořena zejména kombinací solitérních, převážně rezidenčních budov a objektů občanské vybavenosti. Volná prostranství mezi budovami jsou zpravidla veřejně přístupná s vysokým podílem vegetace. Volná zástavba je stanovena zejména v plochách bydlení, smíšených obytných, veřejné a komerční vybavenosti zpravidla mimo kompaktní území města.

PRAVIDLA PRO USPOŘÁDÁNÍ ZÁSTAVBY

Zástavba je tvořena objekty různých měřítek, mezi kterými prochází veřejná prostranství. Uliční čára zpravidla není stanovena. Stavební čára je obvykle volná. Výškové uspořádání je zpravidla v několika úrovních charakteristických pro různé typologické kategorie budov.

Budovy jsou volně umístěné v plochách veřejných prostranství zpravidla tak, aby podpořily strukturu veřejných prostranství.

Tvar veřejných prostranství nemusí být budovami vždy jasně vymezen.

SPECIFIKACE VÝŠKOVÉ ÚROVNĚ ZÁSTAVBY

Je stanovena sedmi výškovými úrovněmi zástavby, pro které je určena dolní a horní mez výšek umístěvaných budov. Dolní mez je pouze doporučena, pokud není stanoveno jinak (např. definicí městské třídy apod.).

Výškou budovy se rozumí výška fasády přes všechna podlaží po hlavní římsu nebo horní úroveň atiky. Výška budovy je měřena svisle od nejnižšího bodu přilehlého upraveného terénu, a to v části obvodu stavby, která přiléhá k přístupovým veřejným prostranstvím (ulice, chodník, náměstí apod.), po úroveň hlavní římsy nebo horní úroveň atiky.

Nad uvedenou úroveň je možné umístit sklonitou střechu s výškou hřebene maximálně 7,0 m

nad úroveň hlavní římsy (popř. atiky), s maximálním sklonem 45°.

Nad úroveň hlavní římsy (popř. atiky) je možné realizovat jedno ustoupené podlaží o maximální výšce 3,5 m nad úroveň hlavní římsy (popř. atiky); za ustoupené podlaží se považuje takový případ, kdy ustupující fasáda je odsazena od fasády objektu minimálně o 2,0 m, pokud podrobnější územně plánovací podklad neprovede vhodnost případné odchylky v navazujícím území.

Nižší objekty na hranici veřejného prostranství, než stanovuje dolní mez výškového rozpětí, jsou zpravidla využívány pro občanskou vybavenost a parkování. U budov, které nesousedí s veřejným prostranstvím, je obecně přípustná nižší výška, než připouští dolní mez výškové úrovně. Stávající objekty je přípustné do úrovně horní meze výškového rozpětí dostavovat postupně. Výšková omezení se nevztahují na doplňující prvky technického vybavení budov, které nemají vliv na hmotový výraz budovy (komíny, antény, stožáry, strojní zařízení apod.).

úroveň 1: výškové rozpětí 3 až 7 m

Výšková úroveň je charakteristická zejména pro rezidenční nízkopodlažní zástavbu.

úroveň 2: výškové rozpětí 3 až 10 m

Výšková úroveň je charakteristická zejména pro rezidenční nízkopodlažní zástavbu a menší areály.

úroveň 3: výškové rozpětí 6 až 16 m

Výšková úroveň je charakteristická pro městskou zástavbu, obytná sídliště nebo jejich části a areály.

úroveň 4: výškové rozpětí 9 až 22 m

Výšková úroveň je charakteristická pro kompaktní území města a obytná sídliště.

úroveň 5: výškové rozpětí 12 až 28 m

Výšková úroveň je charakteristická pro centrální území města, hlavní radiály a obytná sídliště.

úroveň 6: výškové rozpětí 12 až 28 m se zvýrazněnými nárožními a lokálními dominantami do 40 m

Výšková úroveň je charakteristická pro rozvojová území v širším centru. Jsou to dvě lokality:

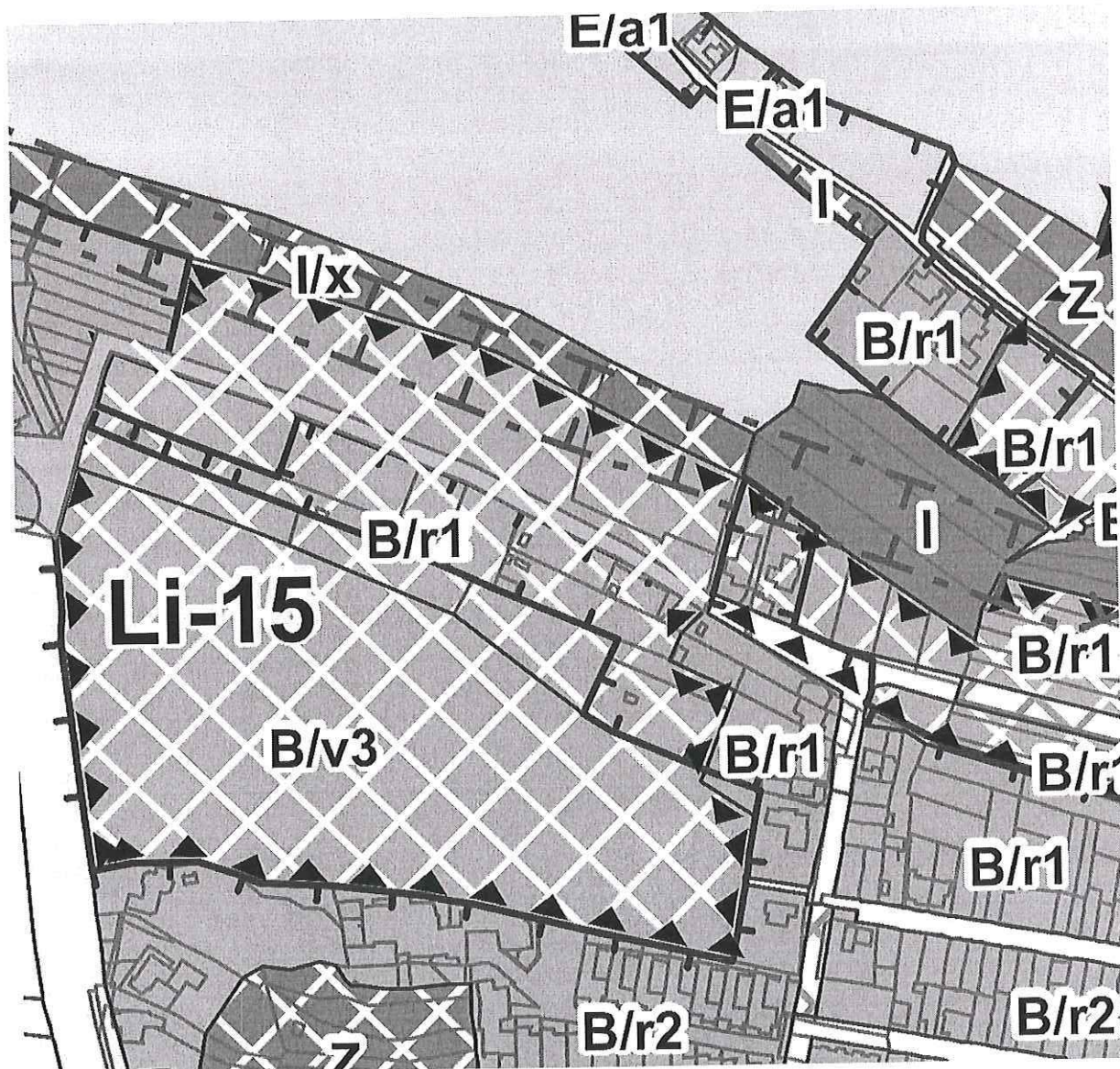
- Lokalita Jižní čtvrť tzv. Trnitá
- Lokalita Nová Zbrojovka a Nová Dukelská (tzv. Motorárna)

úroveň 7: zóna pro umístění výškových staveb

Výšková úroveň je charakteristická pro lokality s výškovými stavbami dlouhodobě sledované v ÚP města Brna. Jsou to tři lokality:

- lokalita EUROPOINT hlavní nádraží,
- lokalita Heršpická,
- lokalita Západní brána situovaná jižně od ulice Jihlavská v návaznosti na bohunický kampus.

NAVRHOVANÁ ZMĚNA



- Zcelení funkční plochy změn - zrušení dopravního propojení mezi ulicemi Novolíšeňská a Houbařská – identicky jako v současně platném Územním plánu
- Změna indexu výškové úrovně B/r2 v severní části plochy změn Li-15 na B/r1 – sjednocení výšky v celé lokalitě, rozvolnění zástavby směrem k lesu.
- Změna indexu výškové úrovně B/r2 ve východní části plochy změn Li-15 na B/r1 – sjednocení výšky v celé lokalitě, rozvolnění zástavby směrem k lesu.
- Změna indexu výškové úrovně B/v4 na B/v3 a doplnění dolní části lokality na B/r1
- Z karty lokality LI-15 vypustit požadavek na dopravní propojení ulic Novolíšeňská a Kubelíkova

ODŮVODNĚNÍ POŽADOVANÉ ZMĚNY

Zrušením plochy městské zeleně a krajinné zeleně dle původního územního plánu dochází k zahuštění zástavby v území, které v této lokalitě není žádoucí – lokalita má mít rozvolněnou zástavbu a dobrou prostupnost z území Staré Líšně směrem k lesu.

Plocha změn byla přeúčtena určením dopravního koridoru v ploše změn – více volnosti pro budoucí návrh území.

Dopravním propojením ulice Novolíšeňské a Kubelíkovi by došlo k obrovskému nárůstu dopravního zatížení ve zklidněné rezidenční oblasti, což je zcela nežádoucí. Stávající ÚP tuto dopravní propojku úmyslně zapovídal pro zachování kvality bydlení.

Lokální zvýšení (B/r2ve východní části Li-15) v oblasti stávající zástavby (B/r1) nemá logiku pouze nabourává ráz lokality – zisk developera není dostatečné ospravedlnění pro takovéto zásahy.

MMB/0283191/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s vymezením koridoru veřejného prostranství propojujícího lokalitu Li-15 s ulicí Houbařskou.

Vyhodnocení z roku 2020:

S ohledem na strukturu pozemků a obecné podmínky využití území je možné vymezit nezbytnou dopravní obsluhu v lokalitě Li-15 koridorem veřejného prostranství, východní část lokality bude připojena na ulici Houbařskou. V kartě lokality bude upravena podmínka pro zajištění prostupnosti územím pro pěší a cyklisty. Požadavek lze zohlednit částečně.

Nové vyhodnocení 2024:

Návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Z důvodu stálých změn ÚPmB ve věci napojení této lokality, převážil odborný názor konkrétní komunikační propojení nenavrhopat. V rámci plochy změn je možná realizace obsluhy území podle optimálního řešení vyplývajícího z řešení v následných stupních projektové dokumentace. Vzhledem k výše uvedenému bylo řešení upraveno a konkrétní veřejné prostranství již vymezeno není, tedy lze požadavek zohlednit.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

Zařazení zastavitelné plochy bydlení B/r2 v rozvojové lokalitě Li-15 vychází z varianty č. II Konceptu připravovaného ÚPmB, která byla upravována na základě Pokynů pro vypracování návrhu ÚPmB. Pokyny pro zpracování Návrhu ÚPmB schválilo Zastupitelstvo města Brna usnesením č. ZM7/3871 na zasedání konaném dne 19. 6. 2018.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

V daném území došlo na základě Pokynu č. 2 (Rozčlenit typ ploch s rozdílným způsobem využití PLOCHY BYDLENÍ – B, a to na plochy vymezované pro „bydlení individuální“ (v rodinných domech) a plochy pro „bydlení hromadné“ (v bytových domech).) Zastupitelstva města Brna ze dne 21.06.2022, k úpravě návrhu spočívající ve specifikaci ploch pro bydlení individuální. Pozemky se nově nachází v ploše BI.R1, bydlení individuální s hlavním využitím pro bydlení v rodinných domech, výšková úroveň 1. Z tohoto důvodu je možné připomínce vyhovět.

Připomínka č.3

Vyhodnocení připomínky:

Požadavek na snížení výškové úrovně z 4 na 3 v návrhové ploše bydlení na pozemku parc. č. 5049/24 k. ú. Líšeň z důvodu vydaného územního rozhodnutí zpracovatel nového ÚPmB ověřil a došel ke zjištění, že výšková hladina B/v4 je nastavená správně, ke snížení není tedy důvod.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.4

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je požadováno z karty lokality Li-15 vypuštění požadavku na dopravní propojení ulice Novolíšeňské a Houbařské.

Vyhodnocení z roku 2020:

Viz Připomínka č.1

Nové vyhodnocení 2024:

V kartě lokality Li-15 byly upraveny podmínky pro zajištění prostupnosti územím pro pěší, cyklisty a záchranný systém. Tyto záležitosti budou řešeny v rámci všech záměrů v území. Požadavek je zohledněn částečně.

Došlo dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0283198
Příl:

4739

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

336107/11 OR-1

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0283198/2020

listy: 1 přílohy:

druh: 11/sv:

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa



mmb1e577397220

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - nejsem* vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Řečkovice..... parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

K grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠTŮ

Katastrální území

OŘEŠTŮ

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

KOZUOV. LOKALITA Or-1
Při ulici Drozdí

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ

Při návrhu změny ÚP není uplatněno řešení žádné dopravní
řešení s ohledem na nárůst počtu obyvatel. Již nyní je negativní
dopravní situace, zvýšení hluchnosti a prašnosti před mojí
nemovitostí.

- grafická příloha

ano

ne

- další přílohy

Při rozvíjení bytové výstavby by se tyto negativní vlivy navýšily.

V Brně dne 29.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0283198/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-1 Při ulici Drozdí a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešina jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Z výše uvedených důvodů nelze podnětu vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

4740

Č.j. MMB: 0283203
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

336/07-11 OR-2

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0283203/2020

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Adresa

listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



mmb1es77397223

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - nejsem* vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Řečkovice..... parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠÍN

Katastrální území

OŘEŠÍN

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

ROZVOJ. LOKALITA Or-2
KLIMEŠOVA - JASNA

**Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍ**

Při návrhu změny ÚP není uplatněno řešení žádné dopravní
řešení s ohledem na nárůst počtu obyvatel. Již nyní je negativní
dopravní situace, zvýšení hlučnosti a prašnosti před mojí
nemovitostí.

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Při rozvíjení bytové výstavby by se tyto negativní vlivy navýšily.

V Brně dne 29.6.2020 Podpis: ...

*nehodící se škrtněte

MMB/0283203/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

OBEC BRNO
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo dne: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0283232
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno 4744

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

rozvojová lokalita
 OR-3 Při ulici Půhon

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0283232/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1es77397236

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo

Jsem -nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území ^{ŘECHOVICE} P. MOKRA, HORA, parc. č. [redacted]

Uprášení obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠTIN

Katastrální území

OŘEŠTIN

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

ROZVOJOVÁ LOKALITA
 OR-3 Při ulici Půhon

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Věnováním námítkou k vystavbě nové obytné zastavky ve výše
 uvedené rozvojové lokalitě v Brně - OŘEŠTINĚ OR-3 Při ulici Půhon.

Spojení této lokality s městem je pouze jediné přes Mokrou Horu,
 ulici Jana Křesáka a Bromešovu a návrh ÚPmB tuto skutečnost
 vůbec neřeší a to i přesto, že již současná dopravní situace
 je každodenně neúnosná a výsokce zatěžovaná.

V textové části této rozvojové lokality v kartě v kolonce Doprava
 není žádná řešení dopravní situace uvedeno, ten, že
 v této stávající neúnosné dopravní situaci není připraven
 na město této rozvojové lokality řešeno.

Bez podmínky vyřešení výhonnějšího dopravního spojení
 před počátkem vystavby v této rozvojové lokalitě s vy-
 stavbou nesouhlasím a věnováním námítkou k vystavbě.

v BRNĚ dne
 25. 6. 2020

Podpis: [redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0283232/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon je dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo dne: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0283240
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno
 4745

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD Rozvojová lokalita
 OR-2 Klimcova - Jasná

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba
 Jméno, příjmení /
 Název společnosti
 Datum narození/
 Identifikační číslo
 Trvalé bydliště/
 sídlo
 Jsem -nejsem*) občan města Brna Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou
 Katastrální území ^{Řečovice} ~~Řečovice~~ parc. č. ~~.....~~ k.ú. ~~.....~~ Řečovice

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0283240/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh: 11/sv:


Uprášení obsahu námítky/připomínky

K textové části Ke grafické části K procesu pořizování
 Městská část BRNO - OŘEŠTŇ
 Katastrální území OŘEŠTŇ
 Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality) Rozvojová lokalita
 OR-2 Klimcova - Jasná

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:
 ano
 ne
 Věnováním námítky k vyřazení nové obytné zástavky ve výše
 uvedené rozvojové lokalitě v Brně - OŘEŠTŇ OR-2 Klimcova - Jasná.
 Spojení této lokality s městem je pouze jediné a to přes Malou
 horu, ulici Jandáčskou a Gromovou a návrh ÚPmB tuto skutečnost
 vůbec neřeší a to i přesto, že již současná situace dopravy je
 každodenně neúnosná a vysoce zatěžová.
 V textové části této rozvojové lokality v kartě v kolonce Doprava
 není žádné řešení dopravní situace uvedeno, tzv. že
 v této stávající neúnosné dopravní situaci není připojení
 na město této rozvojové lokality řešeno.
 Bez podmínek vyřešení vyhovujícího dopravního napojení
 před počátkem výstavby této rozvojové lokality slyš-
 tatkou nevolala jsem a věnováním námítky k vyřazení

V ^{BRNĚ} dne
 20.6.2020
 Podpis

*nehodící se škrtněte

MMB/0283240/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0283 248
Příl.:

4746

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Rozvojová lokalita
OK - 1 Při ulici Drozdů

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0283248/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

11/sv:



Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídl

Jsem -nejsem*) občan města Brna

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou
Katastrální území ^{ŘEČKOVICE} ~~ŘEČKOVICE~~ parc. č. ~~.....~~ k. v. ^{Řečkovice} ~~Řečkovice~~

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠTŮ

Katastrální území

OŘEŠTŮ

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Rozvojová lokalita
OK - 1 Při ulici Drozdů

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

- ano
 ne

Vznáším námítku k vystavbě nové obytné zástavby ve výše
uvedené rozvojové lokalitě v Brně - Ořeštině OK - 1 Při ulici Drozdů.

Spojení této lokality s městem je pouze jediné a to přes Rokovskou
ulici, Jandálkovu a Gromádovu a návrh ÚPMB tuto skutečnost vůbec
nebere a to přesto, že již současná situace dopravy je každodenně
nehodná a vysoce zatěžovaná.

V textové části této rozvojové lokality v kartě v kolonce Doprava
není žádné řešení dopravní situace uvedeno, tedy, že v této
stávající nevhodné dopravní situaci není připojení na město této
rozvojové lokality řešeno.

Bez podmiňavých vyřešení vykonávání dopravního napojení
před počátkem výstavby v této rozvojové lokalitě systémem
nesouhlasím a vznáším námítku k vystavbě.

V BRNĚ dne
25. 6. 2020

Podpis:

MMB/0283248/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-1 Při ulici Drozdí a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Z výše uvedených důvodů nelze podnětu vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4809

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

OR-3 PŘI ULICI PŘÍHON

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284138/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

l1/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

~~Jsem~~ - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území MOKRA' HORA, parc. č.



mmb1es7739754d

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠÍN

Katastrální území

OŘEŠÍN

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

OR-3 PŘI ULICI PŘÍHON

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hlučnost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešína,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284138/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon je dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0284140
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

4810

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

OR-2 KLIMEŠOVA - JASNA

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0284140/2020
 listy:1 přílohy:
 druh: 11/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo



mmb1es77397550

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území HOKRÁ HORA, parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠÍN

Katastrální území

OŘEŠÍN

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

OR-2 KLIMEŠOVA - JASNA

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano

ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hlučnost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešina,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284140/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podání se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-2 Klimešova - Jasná je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Podání tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0284143

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4811

NÁMITKA / PŘÍPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

OR-1 PŘI ULICI DROZDÍ

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284143/2020

lísty: 1 přílohy:

druh: li/sv:



mmb1es77397555

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území MOKRA' HORA, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/přípominky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - OŘEŠÍN

Katastrální území

OŘEŠÍN

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

OR-1 PŘI ULICI DROZDÍ

Text námítky/přípominky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano

ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hluchost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešina,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284143/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podání se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-1 Při ulici Drozdí a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Z výše uvedených důvodů nelze podání vyhovět.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0284158
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

4812

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

JE-4 KLEŠTÍNEK

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0284158/2020

listy: 1 přílohy: 1
 druh: li/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
 sídlo



mmb1es7739756c

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území MOKRÁ HORA..., parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - JEHNICE

Katastrální území

JEHNICE

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

JE-4 KLEŠTÍNEK

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano
 ne

Podávám námítku proti výstavbě výše uvedené rozvojové lokality z následujících důvodů:

- Zatížení životního prostředí – vyšší prašnost, hluchost,
- Nedostačující pozemní komunikace, jediné spojení z Jehnic a Ořešina,
- Výjezd z / vjezd do komunikace z vlastního pozemku ve špičce už nyní obtížný,
- Pro řidiče neúnosná situace při zastavení autobusu na zastávkách, zpoždění,
- Pro chodce problematické přecházení vozovky, nejen místních obyvatel, ale i zaměstnanců z a do firem na ulici Jandáskova a Karásek,
- Problematická situace na křižovatce Jandáskova – Gromešova - Maříkova již v současnosti znatelná – kolony z ulice Jandáskovy, zpoždění autobusové dopravy,
- Nedostatečná autobusová doprava,
- Zvýšený přenos vibrací z dopravy do konstrukce budovy,
- Nebezpečné situace pro děti.
- Další narušení původně klidného charakteru obce.

V BRNĚ dne 26.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284158/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevilo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0284257

4817

NÁMITKA / PŘÍPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD: Návrh Územního plánu města Brna včetně Vyr
udržitelný rozvoj území

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0284251/2020

Identifikační údaje podatele

listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:

Fyzická osoba / Právnická osoba

Jméno, příjmení / Název společnosti
Datum narození / Identifikační číslo
Trvalé bydliště / Sídlo



mmb1e5773975cb

Jsem - nejsem občan města Brna s
Jsem - Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou
Katastrální území parc.č.

Upřesnění obsahu námítky/přípominky

<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	Ořešín	
Katastrální území	Or-1, Or-2, Or-3, Or-4	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Rozvojová lokalita: Or-1 Při ulici Drozdí	
	Rozvojová lokalita: Or-2 Klimešova-Jasná	
	Rozvojová lokalita: Or-3 Při ulici Příhon	
	Rozvojová lokalita: Or-4 Klimešova	

Text námítky / přípominky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy: ano ne

Jako občan s trvalým bydlištěm v ulici Tumaňanova, podávám **námítku proti**, v návrhu Územního plánu města Brna uvedeným, rozvojovým lokalitám v Ořešíně (a samostatně námítku k ostatním rozvojovým lokalitám v Mokré hoře a Jehnicím) určeným k další zástavbě za účelem bydlení, protože **předložený návrh dostatečně neřeší dopravní napojení k těmto lokalitám a předpokládá další zatížení již za současného stavu dopravně přetížené ulice Tumaňanova**. Z této ulice, kde se svojí rodinou bydlím, se postupem let stala jediná průjezdná cesta pro všechny obyvatele Mokré hory, Ořešína a Jehnic vůči centru Brna, na jejichž masivní rozvoj ale Tumaňanova ulice nebyla nikdy projektována: naše domy jsou přímo u silnice, chodníky jsou úzké a v některých částech i chybí, autobusové zastávky nejsou vybočeny a každé zastavení autobusu blokuje jízdní pruh, domy jsou postaveny v podstatě přímo u silnice, která je po technické stránce ve velmi špatném stavu (a to včetně nefungující kanalizace způsobující zaplavování pozemku při přivalových deštích). V podstatě nelze bezpečně ulici přejít, natož s kočárkem nebo dítětem na odražděle, je také téměř nemožné plynule a bezpečně vycouvat od domu přímo do silného provozu, způsobujícího trvalý hluk, otřesy, smrad a prach přímo nám do oken bytů. Každé rozšíření bytové zástavby nadále zvyšující provoz na Tumaňanově ulici nám ohrožuje zdraví a znehodnocuje majetek. Mokrá hora není primárně průjezdná silnice, je to náš domov na samém okraji Brna, kam jsme se nastěhovali kvůli přírodě a klidu. A proto žádám o takové **řešení situace, které podmíní využití navrhovaných rozvojových ploch v Jehnicích a Ořešíně vyhovujícím dopravním napojením na Brno bez průjezdu Mokrou horou**, a pokud není v možnostech územního plánování toto podmínit, ať zde rozvojové plochy navrhovány nejsou.

V Brně, dne 29. 6. 2020
Podpis: [redacted]

MMB/0284251/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojových lokalit Or-1, Or-2, Or-3 a Or-4 na území MČ Brno-Ořešín a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Rozvojová lokalita Or-4 již byla vymezena ve všech variantách konceptu nového ÚPmB. Pozemky v ploše sportu jsou využívány jako pastviny pro ranč s chovem koní a jejich vymezením do ploch sportu tedy fakticky nedojde k změně jejich využití oproti současnému stavu. Jejich využití k výstavbě je již značně omezené vedením ochranného pásma VVN, VN, lesa a konfigurací terénu. Omezení možnosti zástavby vyplývá i z omezené struktury zástavby, tj. do 10 % disponibilního pozemku a zároveň do 10 % rozlohy základní plochy. Na základě uplatněných námitek a připomínek dojde k úpravě vymezení plochy sportu (zmenšení) a změny výškové úrovně z úrovně 2 na 1. Tj. místo plochy S/o2 na plochu S/o1. Vymezením lokality Or-4 tedy fakticky nedojde k navýšení uživatelů příjezdové komunikace do Jehnic a Ořešína oproti současnému stavu.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrý Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, v ploše Or-4 dojde k úpravě vymezení plochy sportu (zmenšení) a změně výškové úrovně z úrovně 2 na 1. Tj. místo plochy S/o2 na plochu S/o1, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. V daném území došlo na základě nového požadavku místní samosprávy městské části Brno - Ořešín k úpravě návrhu, spočívající ve zrušení rozvojové lokality Or-4 a stabilizaci části plochy OS.O1 (dříve označena S/o1), která zahrnuje stáje, příslušenství a část výběhů pro

koně. Další rozšiřování ploch občanského vybavení - sport (OS) není v daném území žádoucí. Pastva koní je možná i na plochách AU – zemědělské všeobecné. Z tohoto důvodu je možné připomínce nadále vyhovět částečně. Upozorňujeme, že dne 28.03.2023 byla schválena možnost využití územně plánovacího podkladu Aktualizace a správy Generelu odvodnění města Brna - část Kanalizace (dále jen "AGOMB"), který nahrazuje Generel odvodnění města Brna - D. Část kanalizace. Na základě AGOMB došlo k úpravě v NÚP 2024, nicméně tato změna nemá na vyhodnocení Vaší námítky vliv.

Došlo dne: 30 -06- 2020

Č.j. MMB:..... 0284252
Příl.:.....

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4818

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	Návrh Územního plánu města Brna včetně Vyhlášení územního plánu a udržitelný rozvoj území		
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba / Právnická osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDAKCE]		
Datum narození / Identifikační číslo	[REDAKCE]		
Trvalé bydliště / Sídlo	[REDAKCE]		
Jsem - nejsem občan města Brna s	Jsem - Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území: [REDAKCE] parc.č. [REDAKCE]		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Mokrá hora		
Katastrální území	MH-1, MH-2, B-3		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Rozvojová lokalita: MH-1 U vránova mlýna		
	Rozvojová lokalita: Mh-2 Skoumalova		
	Rozvojová lokalita: B-3 rezerva zahrady MŠ a pole		
Text námítky / připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne			
<p>Jako občan s trvalým bydlištěm v ulici Tumaňanova, podávám námítku proti, v návrhu Územního plánu města Brna uvedeným, rozvojovým lokalitám na Mokré hoře (a samostatně námítku k ostatním rozvojovým lokalitám v Jehnicích a Ořešíně) určeným k další zástavbě zejména za účelem bydlení, protože předložený návrh dostatečně neřeší dopravní napojení k těmto lokalitám a předpokládá další zatížení již za současného stavu dopravně přetížené ulice Tumaňanova. Z této ulice, kde se svojí rodinou bydlím, se postupem let stala jediná průjezdná cesta pro všechny obyvatele Mokré hory, Ořešína a Jehnic vůči centru Brna, na jejichž masivní rozvoj ale Tumaňanova ulice nebyla nikdy projektována: naše domy jsou přímo u silnice, chodníky jsou úzké a v některých částech i chybí, autobusové zastávky nejsou vybočeny a každé zastavení autobusu blokuje jízdní pruh, domy jsou postaveny v podstatě přímo u silnice, která je po technické stránce ve velmi špatném stavu (a to včetně nefungující kanalizace způsobující zaplavování pozemku při přivalových deštích). V podstatě nelze bezpečně ulici přejít, natož s kočárkem nebo dítětem na odrážedle, je také téměř nemožné plynule a bezpečně vycouvat od domu přímo do silného provozu, způsobujícího trvalý hluk, otřesy, smrad a prach přímo nám do oken bytů. Každé rozšíření bytové zástavby nadále zvyšující provoz na Tumaňanově ulici nám ohrožuje zdraví a znehodnocuje majetek. Mokrá hora není primárně průjezdná silnice, je to náš domov na samém okraji Brna, kam jsme se nastěhovali kvůli přírodě a klidu. A proto žádám o takové řešení situace, které podmíní využití navrhovaných rozvojových ploch vyhovujícím dopravním napojením na Brno bez zhoršení dopravního zatížení Mokré hory, a pokud není v možnostech územního plánování toto podmínit, ať zde rozvojové plochy navrhovány nejsou.</p>			
V Brně, dne 29. 6. 2020	Podpis: [REDAKCE]		

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0284252/2020
Listy: 1 přílohy:
druh: 1 / sv: 1



mmh1-273000

MMB/0284252/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Již v platném ÚPmB jsou pozemky v rozvojové lokalitě MH-1 součástí zvláštní plochy pro rekreaci-R a z části jsou součástí plochy rekreační zeleně-ZR. Těmto plochám v návrhu nového ÚPmB z hlediska vymezení ploch s rozdílným způsobem využití odpovídá plocha sportu-S. Lokalita MH-1 tedy zůstane v návrhu ÚPmB vymezena v nezměněné podobě. V rozvojové lokalitě MH-1 nacházející se jihozápadně od ulice Úhledná mezi Ponávkou a železniční tratí je navrženo sportovní využití tvořící v předmětném území význačný vstup do rekreační oblasti Ponávka. Vzhledem k tomu, že část lokality, je součástí retenčního prostoru je struktura zástavby omezená -S/o1 tj. do 10 % disponibilního pozemku a zároveň do 10 % rozlohy základní plochy. Zbývající část je vymezená jako plocha S/a2, která vytvoří v lokalitě protihlukovou bariéru pro stávající zástavbu z dopravních staveb. V návrhu nového ÚPmB nedochází tedy oproti platnému ÚPmB k podstatným změnám. Je nutné zachovat legitimní očekávání vlastníků pozemků na možnost jejich využití. Rozsah vymezené rozvojové lokality MH-2 a vymezené územní rezervy B-3 vyplývá z dohody s dotčeným orgánem (DO) na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Ke Konceptu nového ÚP uplatnil DO v roce 2010 stanovisko, které jím bylo při zahájení prací na Návrhu nového ÚP v roce 2017 znovu potvrzeno. Dohodnutý pokyn požadoval vymezení namísto části záboru ZPF pro změnu na plochu bydlení pouze územní rezervu. K návrhu nového ÚPmB se ve veřejném projednání k lokalitě MH-2 s dílčími zábory ZPF č. MH002 a MH003 vyjádřilo MŽP ČR kladně.

V rámci podání je také poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území. Koncepte dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna. Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu. Neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

Na základě Pokynů Zastupitelstva města Brna ze dne 21.06.2022 a to Pokynu č.2. „Rozčlenit typ ploch s rozdílným způsobem využití PLOCHY BYDLENÍ – B, a to na plochy vymezené pro „bydlení individuální“ (v rodinných domech) a plochy pro „bydlení hromadné“ (v bytových domech)“ došlo u rozvojové lokality MH-2 k vymezení plochy bydlení individuálního – B1

(bytové domy jsou nepřípustné) a snížení výškové hladiny z 2 na 1. Došlo tedy k úpravě prostorové regulace výšky zástavby, která cílí na zamezení zvětšování objemu, velikosti, výšky jednotlivých staveb tak, aby zůstal zachován charakter a hodnoty stávající zástavby. Dále na základě Pokynu č.6 „Důkladné opakované posouzení připomínek městských částí z veřejného projednání“ došlo ke zrušení územní rezervy B-3 a ponechání současného stavu území tj. v ÚPmB zůstává vymezena plocha AU – zemědělská všeobecná. Z tohoto důvodu je možné námitce více vyhovět.

Došlo dne: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0284254

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

4819

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	Návrh Územního plánu města Brna včetně V udržitelný rozvoj území		Statutární město Brno Doručeno: 30.06.2020 MMB/0284257/2020 listy: 1 přílohy: druh: 1 / sv:
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba / Právnická osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDAKCE]		
Datum narození / Identifikační číslo	[REDAKCE]		
Trvalé bydliště / Sídlo	[REDAKCE]		
Jsem - nejsem občan města Brna s	Jsem - Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území parc.č.		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Jehnice		
Katastrální území	Je-1, Je-2, Je-3, Je-4		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Rozvojová lokalita: Je-1 Plástky		
	Rozvojová lokalita: Je-2 Při ulici Blanenská		
	Rozvojová lokalita: Je-3 Západně od ulice Aloise Havla		
	Rozvojová lokalita: Je-4 Kleštínek		
Text námítky / připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne			
<p>Jako občan s trvalým bydlištěm v ulici Tumaňanova, podávám námítku proti, v návrhu Územního plánu města Brna uvedeným, rozvojovým lokalitám v Jehnicích (a samostatně námítku k ostatním rozvojovým lokalitám v Mokré hoře a Ořešíně) určeným k další zástavbě za účelem bydlení, protože předložený návrh dostatečně neřeší dopravní napojení k těmto lokalitám a předpokládá další zatížení již za současného stavu dopravně přetížené ulice Tumaňanova. Z této ulice, kde se svojí rodinou bydlím, se postupem let stala jediná průjezdní cesta pro všechny obyvatele Mokré hory, Ořešína a Jehnic vůči centru Brna, na jejichž masivní rozvoj ale Tumaňanova ulice nebyla nikdy projektována: naše domy jsou přímo u silnice, chodníky jsou úzké a v některých částech i chybí, autobusové zastávky nejsou vybočeny a každé zastavení autobusu blokuje jízdní pruh, domy jsou postaveny v podstatě přímo u silnice, která je po technické stránce ve velmi špatném stavu (a to včetně nefungující kanalizace způsobující zaplavování pozemku při přívalových deštích). V podstatě nelze bezpečně ulici přejít, natož s kočárkem nebo dítětem na odraždle, je také téměř nemožné plynule a bezpečně vycouvat autem od domu přímo do silného provozu, způsobujícího trvalý hluk, ořesy, smrad a prach přímo nám do oken bytů. Každé rozšíření bytové zástavby nadále zvyšující provoz na Tumaňanově ulici nám ohrožuje zdraví a znehodnocuje majetek. Mokrá hora není primárně průjezdní silnice, je to náš domov na samém okraji Brna, kam jsme se nastěhovali kvůli přírodě a klidu. A proto žádám o takové řešení situace, které podmíní využití navrhovaných rozvojových ploch v Jehnicích a Ořešíně vyhovujícím dopravním napojením na Brno bez průjezdu Mokrou horou, a pokud není v možnostech územního plánování toto podmínit, ať zde rozvojové plochy navrhovány nejsou.</p>			
V Brně, dne 29. 6. 2020	Podpis: [REDAKCE]		

MMB/0284257/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1, Je-2, Je-3 a Je-4 na území MČ Brno-Jehnice a nepřímo i rozvojové lokality Or-1, Or-2 a Or-3 na území MČ Brno-Ořešín a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno-Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Lokalita Je-2 a část lokality Je-3 je projednávána ve změně ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené v územně plánovací dokumentaci z větší míry ponechat.

Plochy v lokalitě Je-4 jsou již stavebně využity, či výstavba probíhá na základě vydaných rozhodnutí a povolení, dle platného ÚPmB. O využití území bylo rozhodnuto v řízeních, ve kterých byl vliv plynoucí z konkrétního stavebního využití plochy B posouzen. Pro upravený návrh nového ÚP budou stavebně využitě plochy bydlení z lokality vyjmuty a budou stabilizovány.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB v lokalitě Or-1 tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, vyjmutím a stabilizací stavebně využitých ploch bydlení v lokalitě Je-4 a v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na

Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 30.06.2020

0284259

4820

Č.j. MMB:
Pr:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1, Je-2, Je-3, Je-4

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284259/2020

lístky: 1

přílohy:

druh:

líst/sv:



mmb1es773975d3

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část *Je huice*

Je-1; Je-2; Je-3; Je-4

Katastrální území

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Námítka: všechny dotčené části využívají přístupové cesty,
které se vleouvají do ulice Trnavaanova.
Už nyní - červen 2020 - je tato komunikace přetížena.
Denně před našimi domem projíždí spousta osobních
aut, ale i těžkotonižních nakladačů a automobilů.
Dotýká se i hluk, prašnost.

V *Brně* dne *29.6.2020*

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284259/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1, Je-2, Je-3 a Je-4 na území MČ Brno-Jehnice a rozvojové lokality Or-1, Or-2, Or-3 a Or-4 na území MČ Brno-Ořešín a s vymezením územní rezervy pro bydlení B-3 na rozhraní katastrů Mokrá Hora a Jehnice a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno-Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Lokalita Je-2 a část lokality Je-3 je projednávána ve změně ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené v územně plánovací dokumentaci z větší míry ponechat.

Plochy v lokalitě Je-4 jsou již stavebně využity, či výstavba probíhá na základě vydaných rozhodnutí a povolení, dle platného ÚPmB. O využití území bylo rozhodnuto v řízeních, ve kterých byl vliv plynoucí z konkrétního stavebního využití plochy B posouzen. Pro upravený návrh nového ÚP budou stavebně využitě plochy bydlení z lokality vyjmuty a budou stabilizovány.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vyznačování ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB v lokalitě Or-1 tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, vyjmutím a stabilizací stavebně využitých ploch bydlení v lokalitě Je-4 a v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Upozorňujeme, že v daném území došlo na základě nového požadavku určeného zastupitele k úpravě návrhu spočívající v prověření a následném vypuštění územní rezervy B-3. Využití této lokality pro bydlení se v dlouhodobém časovém horizontu nepředpokládá.

V území rovněž došlo na základě nového požadavku místní samosprávy městské části Brno - Ořešín k úpravě návrhu spočívající ve zrušení rozvojové lokality Or-4.

4821

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0284263
Příl:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

OR-1, OR-2, OR-3, OR-4

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0284263/2020

Fyzická osoba/právnícká osoba

listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



mmb1es773975d8

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část *Dřešín*

OR-1, OR-2, OR-3, OR-4

Katastrální území

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Námítka: všechny uvedené části Dřešína využijí její komunikace,
které ústí do ulice Tumaňanova.
Jako obyvatel Mokré Hory se nás přímo dotýká
hluková znečištění způsobená projížděním množství
osobních i užitkových aut. Alarmující je
i zhoršení kvality vozovky.

V *Brno* dne *29.6.2020*

Podpis

*nehodící se škrtněte

MMB/0284263/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojových lokalit Or-1, Or-2, Or-3 a Or-4 na území MČ Brno-Ořešín a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkresu U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. V lokalitě Or-1 Při ulici Drozdí byla zpracována územní studie, která byla převzata pro zpracování upraveného návrhu pro 2. veřejné projednání. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS. ÚS mimo jiné prověřila reálný rozsah zastavitelných ploch bydlení v jižní části lokality, směrem ke krajinné zeleni v hranici k. ú. Jehnice a k. ú. Ořešín v závislosti na možnostech dopravní obsluhy z komunikace Pluháčkova a Drozdí. Rozsah návrhových ploch dle platného ÚPmB redukován nebude a bude v návrhu ÚP v této lokalitě zachován.

Rozvojová lokalita Or-4 již byla vymezena ve všech variantách konceptu nového ÚPmB. Pozemky v ploše sportu jsou využívány jako pastviny pro ranč s chovem koní a jejich vymezením do ploch sportu tedy fakticky nedojde k změně jejich využití oproti současnému stavu. Jejich využití k výstavbě je již značně omezené vedením ochranného pásma VVN, VN, lesa a konfigurací terénu. Omezení možnosti zástavby vyplývá i z omezené struktury zástavby, tj. do 10 % disponibilního pozemku a zároveň do 10 % rozlohy základní plochy. Na základě uplatněných námitek a připomínek dojde k úpravě vymezení plochy sportu (zmenšení) a změny výškové úrovně z úrovně 2 na 1. Tj. místo plochy S/o2 na plochu S/o1. Vymezením lokality Or-4 tedy fakticky nedojde k navýšení uživatelů příjezdové komunikace do Jehnic a Ořešína oproti současnému stavu.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, v ploše Or-4 dojde k úpravě vymezení plochy sportu (zmenšení) a změně výškové úrovně z úrovně 2 na 1. Tj. místo plochy S/o2 na plochu S/o1, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. V daném území došlo na základě nového požadavku místní samosprávy městské části Brno - Ořešín k úpravě návrhu, spočívající ve zrušení rozvojové lokality Or-4 a stabilizaci části plochy OS.O1 (dříve označena S/o1), která zahrnuje stáje, příslušenství a část výběhů pro

MMB/0284263/2020
Připomínky

MMB/0284263/2020
Připomínky

*koně. Další rozšiřování ploch občanského vybavení - sport (OS) není v daném území žádoucí.
Pastva koní je možná i na plochách AU – zemědělské všeobecné.*

4822

Došlo dne: 30.06.2020
0284269

Č.j. MMB:
Příl.:
NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

B3 - rezerva

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284269/2020

listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo



nmb1es773975dd

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část *Hokra' Hota*

B3 - rezerva

Katastrální území

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Námítka: Nemí jasné využití dotčené části pozemků.
V případě zástavby bude zhoršena kvalita ovzduší,
hlukovost a ulice Tumaňanova bude opět
trpět zhoršenou kvalitou povrchu vozovky.
Nikoho zřejmě nezajímá otázka ornitologická.
Hvizdění poštolky a křátek a narušení
biotopu sloužícímu ke jejímu obživení.

V *trus* dne *29.6.2020*

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284269/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podatel namítá, že není známo využití rezervy B-3. Jedná se o územní rezervu v ploše zemědělské. Územní rezervy slouží pouze k zajištění podmínek pro budoucí zvažované využití. Územní rezervy neslouží k umístování staveb, ale je v ní platný regulativ pro příslušnou plochu, kterou tato rezerva překrývá. Proto využití lokality vymezené územní rezervou B-3 zůstává zachováno (tj. (zemědělství). Pro využití území, pro které je rezerva vymezována, je nutná v následná změna územního plánu s vymezením odpovídající plochy v samostatném řízení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání se mění, a to i ve vazbě na skutečnost, že návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, tj. výše uvedené texty je nutno chápat ve smyslu těchto úprav.

Vyhodnocení se mění takto:

Jedná se o územní rezervu v ploše zemědělské. Územní rezervy slouží pouze k zajištění podmínek pro budoucí zvažované využití. Územní rezervy neslouží k umístování staveb, ale je v ní platný regulativ pro příslušnou plochu, kterou tato rezerva překrývá. Proto využití lokality vymezené územní rezervou B-3 zůstává zachováno (tj. (zemědělství). Pro využití území, pro které je rezerva vymezována, je nutná v následná změna územního plánu s vymezením odpovídající plochy v samostatném řízení. Přesto však na základě podnětu určeného zastupitele byla nutnost vymezení územní rezervy znovu přezkoumána, načež byla na základě tohoto vypuštěna.

Došlo dne: 30.06.2020

4250

Č.j. MMB: 0284330
Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0284330/2020
listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



mmb1es7739761b

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc. č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

JEVNICE, DŘEŠŤŮV

Katastrální území

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

JE-1 PĚŠTĚVY OR-1 DŘEŠŤŮV
JE-2 BLANENSKO OR-2 KLIMESŮVA - JASNA
JE-4 KLEŠŤŮV OR-3 PŘÍKON

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

- ano
 ne

- NEGATIVNÍ VLIVY PRŮJEZDU MOKROU HODOU; NEAKCEPTOVATELNÝ
PRŮVŮZ
- TĚŽKÁ TECHNIKA; NÁKLADNÍ VOZY atd. VSOU NEPOKROUŽENOSTI, NICÍ
SILNICE NA MOKREHORE + JANDA'SKOVA
- SPOJNICE S JEVNICEMI JE ABSOLUTNĚ NEDOSTATEČNÁ UŽ TĚD
NADĚJ DĚBY V JEVNICÍCH A DŘEŠŤŮV 100% NAROSTLA POPULACE.
- NESOUHLASÍME S JAKÝMKOLI ROZVOJEM V DANÝCH LOKALITÁCH,
DOKUD NEBUDE PŘEDNUTNĚ VYŘEŠENA DOPRAVNÍ SITUACE!!!

V BRNĚ dne 28.6.2020 Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0284330/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1, Je-2 a Je-4 na území MČ Brno-Jehnice a rozvojové lokality Or-1, Or-2, a Or-3 na území MČ Brno-Ořešín a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

U lokality Je-1 Plásky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Lokalita Je-2 a část lokality Je-3 je projednávána ve změně ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené v územně plánovací dokumentaci z větší míry ponechat.

Plochy v lokalitě Je-4 jsou již stavebně využity, či výstavba probíhá na základě vydaných rozhodnutí a povolení, dle platného ÚPmB. O využití území bylo rozhodnuto v řízeních, ve kterých byl vliv plynoucí z konkrétního stavebního využití plochy B posouzen. Pro upravený návrh nového ÚP budou stavebně využitá plochy bydlení z lokality vyjmuty a budou stabilizovány.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. Připomínce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plásky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, vyjmutím a stabilizací stavebně využitých ploch bydlení v lokalitě Je-4 a v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Námítce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plásky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, vyjmutím a stabilizací stavebně využitých ploch bydlení v lokalitě Je-4 a v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, ve zbytku se námítce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

51021

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Dostupné do: 30.06.2020
 Č.j. MMB/0284530
 Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Připravovaný Územní plán pro veřejné projednání

Identifikační údaje podatele

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0284530/2020

Fyzická osoba/právnícká osoba

listy: 1 přílohy:
 druh: li/sv:

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození/
 Identifikační číslo

Adresa



mmb1es773976e9

Jsem - nejsem*) občan města Brna

1. ~~Jsem~~ - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou
 Katastrální území Bohunice, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno- Bohunice

Katastrální území

Bohunice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

ŘEŠENÁ LOKALITA BE-4

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

NESOUHLASÍM s projednávaným návrhem ÚP v lokalitě BE-4 a jejím zatříděním do kategorie C/k3 z následujících důvodů:

Zvýšené dopravní zatížení v oblasti způsobené jak navýšením počtu obyvatel a pracovníků, tak i zásobováním uvažovaných obchodních jednotek (započítá-li se i navýšení dopravy zapříčiněné výstavbou lokality Západní brány, je dopravní zatížení neúnosné) směrem do jednosměrné ulice Pod nemocnicí, která ústí do již nyní přetíženého uzlu (křižovatka Osová vs. Pod nemocnicí), zvýšení ohrožení zdraví vlivem nárůstu dopravy v oblasti. O tomto dopadu se hovoří i v textové části NÚP.

Snížení množství zeleně v dané lokalitě. (plánované stromořadí v případě výstavby budov nenahradí současný stav zeleně, nedostatečné zadržování vody v krajině a následné zvýšení teploty okolí), zvláště při odstranění veškeré zeleně v oblasti navrhované výstavby oblasti Západní brány,

Zvýšená prašnost a zvýšení hladiny hluku v ulici Pod Nemocnicí neúměrnou blízkostí nové zástavby obsahující zdroje hluku (klimatizační jednotky na střechách...), o tomto negativním dopadu se rovněž hovoří v NÚP.

Zhoršení kvality života obyvatel

Snížení kvality bydlení a životního prostředí v dané lokalitě (větší pohyb aut a osob), neúměrná blízkost nové zástavby, zastínění stávající zástavby budovami výšky až 16 m. Nesouhlasím s argumentem „zlepšení kvality bydlení v podobě vybavení území veřejnou a komerční vybaveností...“- v současné době je veškerá vybavenost v pochůzí vzdálenosti, jediné, co zde chybí je dostatečná kapacita pro školství, a to hlavně mateřské školky.

Razantní úbytek parkovacích míst při ulici Pod Nemocnicí,

Výstavba nových domů by v dané lokalitě přitížila již tak nevyhovující komunikační síti a infrastrukturu v Bohunicích.

Znemožnění hnízdění ptáků, kteří se zde nyní hojně vyskytují,

Závěr:

Požaduji vyjmutí návrhu na začlenění lokality BE-4 jako „Plocha smíšená obytná“ se zařazením C/k3 z aktuálního projednávaného návrhu Územního plánu města Brna a naopak provedení zařazení lokality do kategorie „plocha městské zeleně“ s návrhem bariérové zeleně v návrhu Územního plánu, aby korespondovalo se stávajícím fyzickým stavem lokality.

V Brně dne 10.6.2020

Podpis:

**nehodící se škrtněte*

MMB/0284530/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s rušením plochy městské zeleně ve střední části lokality Be-4.

Střední část rozvojové lokality mezi ulicemi Pod Nemocnicí a Jihlavská bude v délce asi 340 m vymezena jako městská zeleň. Východní část lokality s původní a novější zástavbou podél ulic Jihlavská a Na Pískové cestě bude vyznačena jako plocha pro bydlení B/k3. V západní části lokality bude místo plochy dopravy v místě stávajících garáží vymezena plocha smíšená obytná C/k3. Umožní zastavět a rozvíjet zbývající volné část plochy C. Zachování stávajících garáží bude zmíněno v textové části ÚPmB v kartě lokalit.

Pruh zeleně mezi Jihlavskou a Pod Nemocnicí zůstane zachovaný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5103


Došlo dne: 29.06.2020

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh územního plánu města Brna

Č.j. MMB: 0284538
Příl.:

Podatel:

Typ subjektu:	Fyzická / právnická osoba	Statutární město Brno Doručeno: 30.06.2020 MMB/0284538/2020 listy: 1 přílohy: 1 druh: li/sv.
Příjmení, jméno:	Politická strana Levice , IČO: 49628089 Statutární zástupce: [redacted] Přípomínky vyřizuje: [redacted]	Datum narození:
Adresa / sídlo:	Přípotoční 869/19, Vršovice (Praha 10), 101 00 Praha	 mob1e5773976f2
Kontakt	E-mail: [redacted]	Telefon: [redacted]

Přípomínka	číslo:	17
------------	--------	----

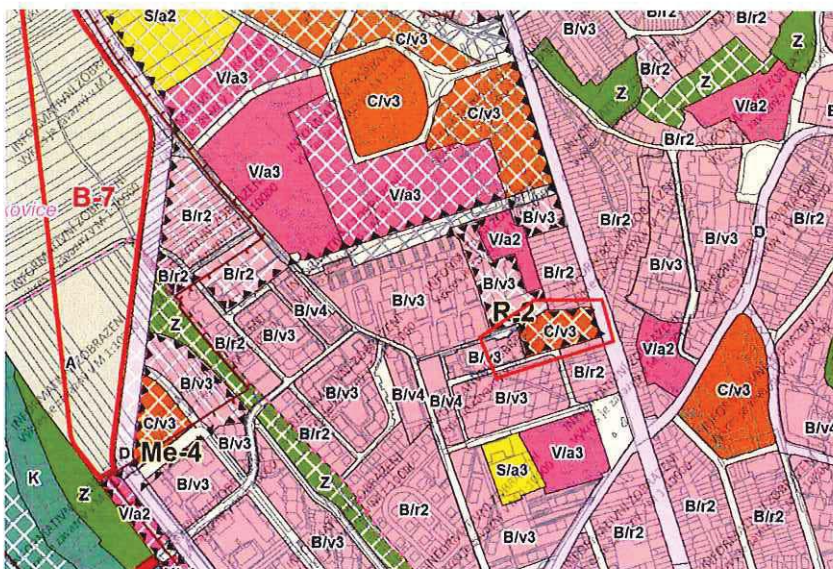
R-2 Řečkovice Terezy Novákové:

Návrhová plocha počítá se zastavěním volného místa na panelovém sídlišti Řečkovice. Sídlíště je díky svému malému plošnému rozsahu, relativně malému měřítku domů a podílu volných ozeleněných ploch bezesporu kvalitní obytnou lokalitou. Nevidíme důvod, proč by se mělo sídlíště dále zahušťovat, nicméně jsme ochotni souhlasit s doplněním zástavby v ploše vedle školky. Považujeme ale za nevhodné zastavovat volný zelený prostor, který je předmětem developerského záměru na výstavbu polyfunkčního domu. Myslíme si, že tímto by už došlo k přehustění lokality a zvýšení dopravní zátěže s ní spojené.

Navrhujeme:

- 1) Upustit od zástavby v části plochy C/v3, a tím zachovat zelené veřejné prostranství
- 2) Zelenou plochu ponechat veřejně přístupnou a určit ji buď jako komunitní veřejné prostranství nebo rozšíření zahrady školky, kterou bude možné celodenně využívat jako dětské či sportovní hřiště.

Přípomínka číslo 17 (zákres)



V Brně dne: 24.6.20

Podpis: [redacted] – člen předsednictva Levice

Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu:
Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno

MMB/0284538/2020

Připomínka č.1

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s vymezením návrhové plochy C/v3 v rozvojové lokalitě R-2 v proluce podél ulice Terezy Novákové v Řečkovících. Plocha smíšená je navržena již v současném platném ÚPmB, byla vymezena ve všech třech variantách Konceptu ÚPmB a je znovu vymezena v Návrhu ÚPmB jako plocha smíšená obytná C/v3. Navrhujete zde vymežit plochu veřejné zeleně nebo rozšíření zahrady mateřské školy.

Není možné plochu dlouhodobě vedenou jako stavební převádět do nestavebních ploch zeleně. Vzhledem k připravovanému projektu by hrozila podle § 102 stavebního zákona náhrada za vynaložené náklady na přípravu stavby.


Část předmětné plochy, která doplňuje zástavbu podél ul. Terezy Novákové tedy zůstane vymezena jako C/v3. Západní část plochy bude vzhledem k záměru MČ (vybudování víceúčelového objektu) vyjmuta z rozvojové lokality a bude vymezena jako V/v2 a spojena se stabilizovanou plochou veřejné vybavenosti, na které se nachází MŠ.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

PODÁNÍ K NÁVRHU

Návrh územního plánu města Brna

Podatel:

Typ subjektu:	Fyzická / právnická osoba		Statutární město Brno Doručeno: 29.06.2020 MMB/0284540/2020 listy:1 přílohy: druh: lí/sv:
Příjmení, jméno:	Politická strana Levice, IČO: 49628089 Statutární zástupce: [redacted] Připomínky vyřizuje: [redacted]	Datum narození:	 nmb1es773976f4
Adresa / sídlo:	Přípotoční 869/19, Vršovice (Praha 10), 101 00 Praha		
Kontakt	E-mail: [redacted]	Telefon: [redacted]	

Připomínka	číslo:	16
------------	--------	----

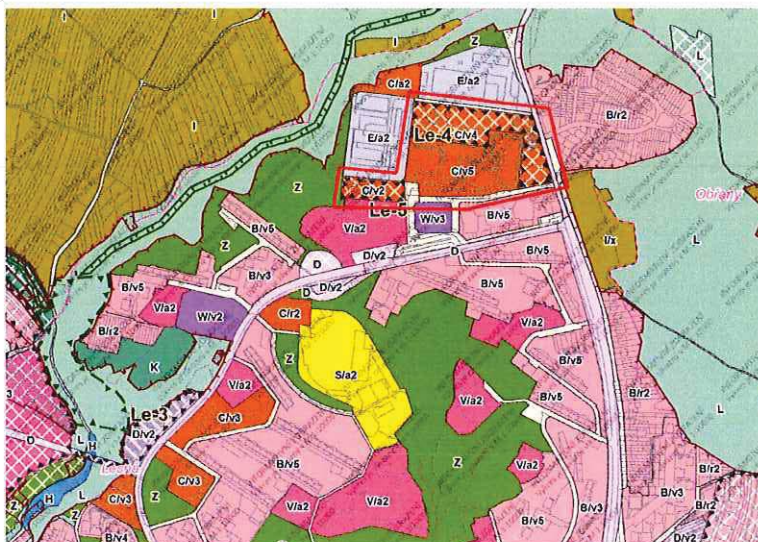
Le-4 Lesná Majdalenky sever:

Sídlíště Lesná bylo postaveno dle kvalitního urbanistického konceptu z 60. let 20. století (inspirovaného myšlenkami bydlení v zeleni po Skandinávském vzoru) s ohledem na vyváženou skladbu jednotlivých urbanistických funkcí i přiměřenou kapacitu. V 90. letech 20. století byl tento koncept zásadně narušen, a to dalším navyšováním obytné kapacity – zejména při výstavbě obytných souborů Majdalenky – a rušením původních domů služeb s funkcí komerční i veřejné vybavenosti a jejich náhradou bytovými domy. Považujeme za velice nevhodné v těchto trendech pokračovat. Návrh plánuje další polyfunkční (ve skutečnosti v drtivé převaze obytnou) výstavbu v ploše výrobního areálu při ulici Dusíkova – bývalá sodovkárna Merito. Připomínáme, že vymezení ploch lehké výroby bylo rovněž součástí původního urbanistického konceptu. Jeho cílem bylo poskytnout pracovní příležitosti významné části obyvatel sídlíště, a tím snížit dopravní zátěž. Další navýšení obytných kapacit a pokračování v trendu mizení pracovních příležitostí povede ke zhoršení už tak napjaté dopravní situace v sídlíšti Lesná.

Navrhujeme:

1) Vymezit plochu namísto obytné polyfunkce pro rozvoj nerušivé a ekologické výroby, případně veřejné vybavenosti (výzkumná centra).

Připomínka číslo 16 (zákres)



V Brně dne: 24.6.20

Podpis [redacted] – člen představenstva Levice

Vyplněný formulář zašlete na níže uvedenou adresu:

Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, Kounicova 67, 601 67 Brno

MMB/0284540/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V návrhové lokalitě Le-4 Majdalenky sever v ploše smíšené obytné C navrhujete nerušivou ekologickou výrobu, případně veřejnou vybavenost (výzkumná centra).

Plocha smíšená obytná všechny funkce, které navrhujete, umožňuje. V plochách C je uvedeno jako hlavní využití bydlení, občanské vybavení stejné jako v plochách V a W, maloobchod do 1500 m², služby a nerušící výroba a sport.

Vymezení smíšené obytné plochy C je tedy pro záměry, které navrhujete, nejvhodnější.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo dne: 29-06-2020

Čj. MMB: 0284635

5730

PŘIPOMÍNKA

Statutární město Brno
Doručeno: 29.06.2020
MMB/0284635/2020
listy:1 přílohy:
druh: li/sv:



mmb1e577397751

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

ZM7/3871

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/sídlo

Jsem občan města Brna

Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Žebětín (795674), Seznam parcel dole

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno

Katastrální území

Žebětín 795674

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Rozvojové lokality Zn-10 (Žebětínský statek), Zn-11 (Kamechy).

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

- ano
 ne

Jako rodák ze Žebětína, kde žilo mnoho generací mých předků, nesouhlasím s návrhem nového ÚPmB na využití Rozvojových lokalit Zn-10 (Žebětínský statek) a Zn-11 (Kamechy) částečně na výstavbu volné plochy bydlení s výškovou úrovní 6 – 16m (B/v3).

Tímto vyjadřuji svůj rozhodný nesouhlas s výstavbou mnohopodlažních výškových bytových jednotek kategorie B/v3. Tento typ výstavby neodpovídá urbanistickému charakteru obce. Návrh zvýhodňuje kvantitu bytových jednotek nad jejich kvalitou. Navíc zvýhodňuje zájmy a zisky developerů a stavebních společností proti názorům a přáním stávajících i příštích obyvatelů obce Žebětína. Výstavba B/v3 na severovýchodní straně Zn-11 je smutným příkladem, kdy lokalita, která mohla být zářným příkladem ekologického, prostorného zdravého bydlení v zeleni je přetvořena na betonovou přelidněnou džungli neinspirujících šedých domů neodpovídající bydlení pro 21. století a očividně zaostává i za starou socialistickou sídlištní architekturou.

Vedení města Brna i obce Žebětína musí přijmout radikální postoj a povolit jen výstavbu odpovídající kategoriím B/r1 a B/r2, tak jak je to v zájmu většiny současných i budoucích obyvatelů obce.

V Brně

Dne 21.června 2020

Podpis:

1
-
2

1
-
2

MMB/0284635/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

Rozvoj v rámci rozvojové lokality Zn-10 vyhodnotil zpracovatel jako vhodný pro dané území, s ohledem na propojení zastavěných území města Brna tak, aby byly s městem propojeny jeho enklávy (a tím pádem byla například možná lepší ekonomická dostupnost veřejnou hromadnou dopravou).

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

Výstavba v rozvojové lokalitě Zn-11 je již v pokročilé fázi, nelze měnit již nastavené podmínky výstavby. Výšková úroveň 3 a priori neupřednostňuje kvantitu před kvalitou. To záleží na konkrétním architektonickém návrhu.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Lebreux Ingeborg (Magistrát města Brna)

5195

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo dne: 30-06-2020
MMB: 0284457

Od: [redacted]
Odesláno: 30. června 2020 18:04
Komu: oupr@brno.cz
Předmět: Připomínkování Nového územního plánu: Kancelář městského architekta (Brno - [redacted])

1
-
2

1
-
2

Pro budoucnost preferované ekologické železniční dopravy můžeme a musíme mít obě nádraží:
Brno - Horní nádraží ČD = Brno-Střed ČD Brno
a
Brno - Hlavní nádraží ČD = Brno - Dolní nádraží ČD = Nákladové nádraží Brno - Komárov = Hlavní
nádraží = Brno - Šalínggrad ČD = Brno - Tramtárie ČD = Hlavní nádraží
Zachování a Využívání žel. tratě mezi stanicemi Brno - Horní Nádraží ČD (=Brno-Střed ČD) a Brno -
Židenice ČD po dobu stavby Nového nádraží u řeky: Brno - Dolního nádraží ČD = Nákladového
nádraží Brno - Komárov = Hlavní nádraží = Brno - Šalínggrad = Brno - Tramtárie a následně NATRVALO
a NAVĚKY !!!
Zachování a Využívání železniční stanice: Brno - Horní nádraží ČD = Brno-Střed ČD Brno = NATRVALO
a NAVĚKY !!!
Připomínkování Nového územního plánu: Kancelář městského architekta (Brno [redacted]) a
[redacted]: Připomínka // Námitka

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0284751/2020
listy: 1 přílohy:
druh: 1 / sv:



mmb1e5773977b8

MMB/0284751/2020

Připomínka č.1

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je požadováno zachování stanice Brno hl. n. a všech tratí v současné poloze. Požadované řešení nebylo předmětem projednání a z tohoto důvodu není možné připomínku zohlednit. Územní plán vytváří podmínky pro realizaci nového vlakového nádraží v dostatečné kapacitě. Lokalita současného nádraží bude i nadále určena pro převážně pro veřejně přístupnou zeleň. Toto řešení je stanoveno územním plánem dlouhodobě.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es773977bb

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Dáno dne: 30.06.2020

Č.j. MMB: 0284754

Příl.:

5146

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení

Datum narození

Trvalé bydliště

Jsem občan města Brna

Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou, mám zde trvalé bydliště.

Upřesnění obsahu námítky

x K textové části

x Ke grafické části

Městská část

Brno-sever

Katastrální území

Husovice

Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)

vnitroblok vymezený ulicemi Soběšická a Cacovická.

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

x ne

NÁMITKA

Nesouhlasím s vymezením stabilizované plochy bydlení B/r2 na plochách dnešních zahrad ve vnitrobloku vymezeného ulicemi Soběšická a Cacovická. Požaduji stávající vnitroblok vymezen jako plochu změn pro bydlení a zahrnout ji do rozvojové lokality Hu-2. Rozvojovou lokalitu Hu-2 požaduji vymezen jako Území podmíněné zpracováním územní studie.

ODŮVODNĚNÍ Využití zahrad stávající příměstské blokové zástavby je logickým disponibilním volným územím pro intenzifikaci zastavěného území města Brna. Podmínkou nové výstavby musí však být nenarušení charakteru stávající stabilizované zástavby, zajištění dopravní a technické obsluhy a zajištění nezhoršené kvality prostředí. Vstup nové výstavby do stabilizovaného území musí být prověřen podrobnější dokumentací – Územní studií. Tato studie musí vyřešit reálné dopravní napojení na stávající uliční síť a navrhnout úměrnou intenzitu nové zástavby. Územní studie Husovice, ul. Soběšická zpracovaná v roce 2018, bohužel dopravní obsluhu a oprávněné požadavky vlastníků pozemků v lokalitě nevyřešila. Pro návrhové období nového územního plánu města Brna si rozvojová lokalita v místě zlikvidovaného historického jádra Husovic určitě zaslouží zvýšenou pozornost jak ze strany orgánů územního plánování, tak i ze strany samosprávy města Brna a městské části.

V Brně dne 29.6.2020

Podpis

*nehodící se škrtněte

MMB/0284754/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Pro předmětné území byla pořizována změna platného ÚPmB č. B26/11-I/Z, která s ohledem na nesouhlasné námitky vlastníků pozemků dotčených návrhem ploch ve vnitrobloku a návrhem dopravního napojení k plochám ve vnitrobloku nebyla vydána.

Žadoucí je zbytkové plochy ZPF sevřené ve vnitrobloku využít pro optimální stavení rozvoj území Husovic, proto byla v roce 2020 zahájeno pořizené nové změny s označením B26/11-I/2020 (s upraveným obsahem dle výsledků projednání původní změny).

Změna platného ÚPmB vydaná Opatřením obecné povahy č. 3/2021 nabyla účinnosti v únoru 2021, proto požadoval pořizovatel do Návrhu nového ÚP pro opakované veřejné projednání převzít stav platného ÚPmB ve znění OPP č. 3/2021. Tím by bylo částečně vyhověno požadavku na vymezení návrhové plochy bydlení ve vnitrobloku a rozšíření lokality Hu-2 na pozemky ve vnitrobloku. Využití vnitrobloku bylo prověřeno územní studií, podmínka další územní studie není nezbytná.

Zpracovatel nového ÚP dle svého odborného zhodnocení předmětného požadavku na úpravu návrhu nového ÚP a na základě jím navržených podmínek využití území, výkladu pojmu stabilizovaná plocha (zde plocha bydlení ve vnitrobloku) zastává názor, že stavební využití vnitrobloku a jeho dopravní napojení je možno realizovat bez nutnosti vymezení návrhové plochy bydlení ve vnitrobloku, tj. propsáním pořizené změny B26/11-I/2020. Do upraveného návrhu zpracovatel ponechá funkční využití vnitrobloku i rozsah rozvojové lokality Hu-2 beze změny.

Pořizovatel ze své pozice a v kontextu výše uvedeného v dané věci konstatuje, že dle garance ze strany zpracovatele nového ÚP řešení v upraveném návrhu nového ÚP pro opakované veřejné projednání umožní stavební využití území, které vyplývá dnes z platného ÚPmB ve znění OOP č.3/2021 účinného od 28. 2. 2021.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5147

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0284756

Příl.:

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0284756/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh: 11/sv:



mmb1e5773977bf

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení	[REDACTED]
Datum narození	[REDACTED]
Trvalé bydliště	[REDACTED]
Jsem občan města Brna	Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou.

Upřesnění obsahu námítky

<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části
Městská část	Brno-sever
Katastrální území	Husovice
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	vnitroblok vymezený ulicemi Soběšická a Cacovická.

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ne

NÁMITKA

Nesouhlasím s vymezením stabilizované plochy bydlení B/r2 na plochách dnešních zahrad ve vnitrobloku vymezeného ulicemi Soběšická a Cacovická. Požaduji stávající vnitroblok vymezit jako plochu změn pro bydlení a zahrnout ji do rozvojové lokality Hu-2. Rozvojovou lokalitu Hu-2 požaduji vymezit jako Území podmíněné zpracováním územní studie.

ODŮVODNĚNÍ Využití zahrad stávající příměstské blokové zástavby je logickým disponibilním volným územím pro intenzifikaci zastavěného území města Brna. Podmínkou nové výstavby musí však být nenarušení charakteru stávající stabilizované zástavby, zajištění dopravní a technické obsluhy a zajištění nezhoršené kvality prostředí. Vstup nové výstavby do stabilizovaného území musí být prověřen podrobnější dokumentací – Územní studií. Tato studie musí vyřešit reálné dopravní napojení na stávající uliční síť a navrhnout úměrnou intenzitu nové zástavby. Územní studie Husovice, ul. Soběšická zpracovaná v roce 2018, bohužel dopravní obsluhu a oprávněné požadavky vlastníků pozemků v lokalitě nevyřešila. Pro návrhové období nového územního plánu města Brna si rozvojová lokalita v místě zlikvidovaného historického jádra Husovic určitě zaslouží zvýšenou pozornost jak ze strany orgánů územního plánování, tak i ze strany samosp...

V Brně dne 29. 6. 2020 Podpis: [REDACTED]

*nehodící se škrtněte

MMB/0284756/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Pro předmětné území byla pořizována změna platného ÚPmB č. B26/11-I/Z, která s ohledem na nesouhlasné námitky vlastníků pozemků dotčených návrhem ploch ve vnitrobloku a návrhem dopravního napojení k plochám ve vnitrobloku nebyla vydána.

Žadoucí je zbytkové plochy ZPF sevřené ve vnitrobloku využít pro optimální stavení rozvoj území Husovic, proto byla v roce 2020 zahájeno pořizené změny s označením B26/11-I/2020 (s upraveným obsahem dle výsledků projednání původní změny).

Změna platného ÚPmB vydaná Opatřením obecné povahy č. 3/2021 nabyla účinnosti v únoru 2021, proto požadoval pořizovatel do Návrhu nového ÚP pro opakované veřejné projednání převzít stav platného ÚPmB ve znění OPP č. 3/2021. Tím by bylo částečně vyhověno požadavku na vymezení návrhové plochy bydlení ve vnitrobloku a rozšíření lokality Hu-2 na pozemky ve vnitrobloku. Využití vnitrobloku bylo prověřeno územní studií, podmínka další územní studie není nezbytná.

Zpracovatel nového ÚP dle svého odborného zhodnocení předmětného požadavku na úpravu návrhu nového ÚP a na základě jím navržených podmínek využití území, výkladu pojmu stabilizovaná plocha (zde plocha bydlení ve vnitrobloku) zastává názor, že stavební využití vnitrobloku a jeho dopravní napojení je možno realizovat bez nutnosti vymezení návrhové plochy bydlení ve vnitrobloku, tj. propsáním pořizené změny B26/11-I/2020. Do upraveného návrhu zpracovatel ponechá funkční využití vnitrobloku i rozsah rozvojové lokality Hu-2 beze změny.

Pořizovatel ze své pozice a v kontextu výše uvedeného v dané věci konstatuje, že dle garance ze strany zpracovatele nového ÚP řešení v upraveném návrhu nového ÚP pro opakované veřejné projednání umožní stavební využití území, které vyplývá dnes z platného ÚPmB ve znění OOP č.3/2021 účinného od 28. 2. 2021.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo: 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0284739

Přil.:

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284759/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

l1/sv:



mmb1es773977c3

5198

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

NÁMITKA	
NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	
Identifikační údaje podatele	
Fyzická osoba/právnícká osoba	
Jméno, příjmení	
Datum narození	
Trvalé bydliště	
Jsem občan města Brna	Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou.
Upřesnění obsahu námítky/přípomínky	
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části
Městská část	Brno-sever
Katastrální území	Lesná
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Plánované dopravní propojení mezi KÚ Obřany a Lesná, mezi ulicemi Fryčajova a Seifertova
Text námítky/přípomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ	
přílohy:	
<input type="checkbox"/> ne	
<p>Podávám námítku proti zamýšlené stavbě nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Obřany a Lesná.</p> <p>ODŮVODNĚNÍ:</p> <p>Navrhované systémové a vysoce komfortní dopravní propojení nasměruje regionální dopravu (vztah města Brna k Bílovicím nad Svitavou a následně celého severu metropolitní oblasti) do nového dopravního koridoru, který bude likvidační nejen pro nástupy při ulicích Fryčajově a ulici Soběšické, ale i územním plánem navrhované rozvojové plochy klidného rezidenčního bydlení Ob-1 a Ob-4.</p> <p>Při ulici Fryčajově bude dopravou se všemi doprovodnými negativními jevy na životní prostředí dotčena územním plánem stabilizovaná zástavba bytových a rodinných domů a při ulici Soběšická převážná část sídliště Barvy.</p> <p>Pro občana této části města Brna je těžko představitelné vedení navrhovaného dopravního díla v tak geomorfologicky složitém terénu. Je realizace této trasy sběrné komunikace reálná a byla prověřena podrobnou dopravně technickou studií s ekonomickým vyhodnocením?</p> <p>Novou dopravou z regionu se také posílí již dnes neúměrná dopravní zátěž v ulici Soběšická, Ulice</p>	

Soběšická měla být původně pro svou historickou podobu se zástavbou rodinných domů „chráněná“ Husovickými tunely. To se nestalo a je bez dlouhodobě požadovaných dopravních omezení využívána jako zkratka obyvateli severu města Brna (Lesná, Soběšice, Útěchov). Význam této dopravní zkratky bude ještě posílen vyprojektovanou podobou MUK Tomkovo náměstí, ze které bude možno komfortně zamířit do kterékoliv části města Brna.

V Brně dne 29. 8. 2020

Podpis:

*nehodí se škrtněte

MMB/0284759/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s komunikačním propojením Ob/1 Obřany - Lesná z důvodu např. nevratné devastace území, zvýšení hlučnosti a prašnosti, navýšení dopravní zátěže na Lesné a v Obřanech, likvidace rekreačního charakteru území, zásahu do zeleně.

V rámci Návrhu pro opakovaného veřejné projednání bude řešení upraveno a projednané vedení záměru Ob/1 vypuštěno. Rozvojové lokality Ob-1 a Ob-4 budou přeřazeny do územních rezerv. V území bude potvrzen stávající stav včetně vymezení koridoru veřejného prostranství ve stopě stávající obslužné komunikace, propojené kolem stávajícího garážového dvora do ulice Hlaváčovy.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Oproti původnímu vypořádání došlo ke změně řešení a rozvojové lokality i územní rezervy nebyly vymezeny.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo. 30 -06- 2020

Č.j. MMB: 0284761

Přil.:

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284761/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

lí/sv:



mmb1es773977c5

5149

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

NÁMITKA	
NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	
Identifikační údaje podatele	
Fyzická osoba/právnícká osoba	
Jméno, příjmení	
Datum narození	
Trvalé bydliště	
Jsem občan města Brna	Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou.
Upřesnění obsahu námítky	
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části
Městská část	Brno-sever, Brno-Královo Pole
Katastrální území	Lesná, Sadová
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Zamýšlená stavba mostu a nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Sadová a Lesná.
Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ	
přílohy:	
<input type="checkbox"/> ne	
Podávám námítku proti zamýšlené stavbě mostu a nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Sadová a Lesná.	
Zdůvodnění:	
Propojení Lesné a Sadové je v současné chvíli dostačující díky dvěma komunikacím: Křížíkova (kratší) a Porgesova (rychlejší, větší kapacita, součást VMO, návaznost na další cíle v Brně i mimo něj).	
Pro případ havárie nebo např. stavebních prací v prostoru křižovatky Křížíkova-Kociánka lze buď využít druhé (běžně neprůjezdné) vyústění Kociánky do Křížíkovy, alternativně pak krátkodobě používat objížd'ku přes Soběšice.	
Pokud by ani tato varianta nebyla dostatečná (např. pro potřeby IZS v době uzavírky křižovatky Křížíkova-Kociánka), může si záložní trasu řešit MČ Brno - Královo Pole západním směrem od ulice Kociánka - do prostoru Myslínovy, zčásti lze využít již stávající komunikace (ul. Fibichova apod.). Není kvůli tomu nutná likvidace rekreační oblasti poblíž sídliště Lesná.	
Negativní důsledky zamýšleného silničního propojení Sadová-Lesná:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Nevratná devastace pozemků orné půdy (část bližší Sadové) 2. Nevratná devastace pozemků lesa (část bližší Lesné) 3. Likvidace rekreačního charakteru spodní části údolí Zaječského potoka 4. Hluk z mostní části komunikace – nad úroveň terénu, ničící status Lesné jako klidného bydlení 	

5. Nucený výkup a následná likvidace majetku soukromých osob – garáže při ulici Fillově
6. Ulice Okružní v části mezi zastávkami Slavičkova a Fillova, kam by se propojka připojovala, má pouze jeden jízdní pruh v každém směru

Jako argument neobstojí ani pracovníky OÚPR MMB uváděné zástupné důvody jako:

- a) Nedostatečná občanská vybavenost Sadové - To je problém čistě jen a pouze Sadové a není žádoucí ani nezbytné, aby tímto trpěla sousední městská část nebo katastrální území (Lesná). Jestliže obyvatelé Sadové jsou už tak nuceni dojíždět za nákupy, mají vhodné jak stávající trasy na Lesnou (Křížíkova, Porgesova, obě ústí v podstatě u nákupní oblasti Halasova náměstí), tak vynikající trasu do NC Královo Pole nebo do obchodní oblasti poblíž Semilassa.
- b) Zlepšení spojení ze Sadové na plavecký stadion TJ Tesla na Halasově náměstí – opět Křížíkova i Porgesova jsou TJ Tesla mnohem blíže, než vyústění zamýšlené nové komunikace poblíž Fillovy.
- c) Stejně tak spojení z Lesné na nádraží Královo Pole – jednak má Lesná vlastní zastávku vlaku, na které zastavuje většina osobních vlaků IDS JMK, za druhé platí totéž, co u bodů výše: Křížíkova i Porgesova vedou prakticky k nádraží Brno – Královo Pole, a to bez nutnosti proplétat se Sadovou a přes Kociánku, tedy mnohem pohodlněji a bezpečněji.
- d) Nelze přijmout argument, že propojení Sadová-Lesná bylo již záměrem tvůrců Lesné a bylo ve starších ÚP a že nový návrh tento záměr pouze kopíruje. Je potřeba si uvědomit, že v minulosti bylo plánováno napojení Sadové na ulici Okružní v místě, kde končí její čtyřpruhová část. Nyní se ale jedná o jiný záměr a to napojení v místě, kde už má Okružní pouze dva jízdní pruhy - po jednom v každém směru, takže odvolávat se na předchozí záměr už je značně zavádějící. Povolení stavby ulice Tomečkova definitivně zlikvidovalo dřívější plány a studie na vyústění silnice nad Divišovou čtvrtí a ulicí Třískalovou. V tom momentě měl být i záměr na propojku z tehdejší varianty ÚP odstraněn.
- e) Dle argumentu Kanceláře architekta města Brna je zamýšlená propojka plánována z důvodu obsluhy rozvojové oblasti Sa-1, přičemž nelze akceptovat myšlenku, že část MČ Brno-Královo Pole by se měla rozvíjet na úkor katastrálního území Brno-Lesná za cenu snížení hodnoty nemovitostí v druhé jmenované lokalitě (finanční i funkční).

V Brně dne 09. 6. 2020

Podpis

*nehodící se škrtněte

MMB/0284761/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s komunikačním propojením Sa/1 Lesná – Sadová z důvodu např. nevratné devastace území, zvýšení hlučnosti a prašnosti, navýšení dopravní zátěže na Lesné, likvidace rekreačního charakteru území, zásahu do zeleně.

Propojení na Sadovou překonáním údolí Zaječího potoka je dlouhodobě sledovaný záměr, který vychází ze zástavby návrhových ploch bydlení v lokalitě Sadová a byl vymezen v současném územním plánu. Podstatné pro zajištění územní ochrany pro vedení koridoru za účelem zabezpečení přirozených městských vazeb – propojení jedné městské čtvrti s druhou a odstranit tak bariéru v neprostupnosti území i pro případ, že by toto propojení měli využívat jen chodci, cyklisté, MHD a Integrovaný záchranný systém.

Projednané komunikační propojení označené Sa/1 je možné vymežit v upřesněném koridoru jako územní rezervu.

S ohledem na vymezení ploch v současném územním plánu a s ohledem k výše uvedenému bude do karty lokality Sa-1, případně dalších, doplněna podmínka pro naplňování intenzivnější formy bydlení v předmětné lokalitě spočívající v prokázání a v případě potřeby zajištění přímého připojení na systém sběrných komunikací.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Došlo: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0284763
Příl.:

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284763/2020

listy:1 přílohy:

druh: li/sv:



mmb1es773977c6

5150

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení

Datum narození

Trvalé bydliště

Jsem občan města Brna

Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou.

Upřesnění obsahu námítky

x K textové části

x Ke grafické části

Městská část

Brno-sever, Brno-Královo Pole

Katastrální území

Lesná, Sadová

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)**Zamýšlená stavba mostu a nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Sadová a Lesná.**

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

x ne

Podávám námítku proti zamýšlené stavbě mostu a nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Sadová a Lesná.**Zdůvodnění:**

Propojení Lesné a Sadové je v současné chvíli dostačující díky dvěma komunikacím: Křížíkova (kratší) a Porgesova (rychlejší, větší kapacita, součást VMO, návaznost na další cíle v Brně i mimo něj).

Pro případ havárie nebo např. stavebních prací v prostoru křižovatky Křížíkova-Kociánka lze buď využít druhé (běžně neprůjezdné) vyústění Kociánky do Křížíkovy, alternativně pak krátkodobě používat objížděku přes Soběšice.

Pokud by ani tato varianta nebyla dostatečná (např. pro potřeby IZS v době uzavírky křižovatky Křížíkova-Kociánka), může si záložní trasu řešit MČ Brno - Královo Pole západním směrem od ulice Kociánka - do prostoru Myslínovy, zčásti lze využít již stávající komunikace (ul. Fibichova apod.). Není kvůli tomu nutná likvidace rekreační oblasti poblíž sídliště Lesná.

Negativní důsledky zamýšleného silničního propojení Sadová-Lesná:

1. Nevratná devastace pozemků orné půdy (část bližší Sadové)
2. Nevratná devastace pozemků lesa (část bližší Lesné)
3. Likvidace rekreačního charakteru spodní části údolí Zaječího potoka
4. Hluk z mostní části komunikace – nad úroveň terénu, ničící status Lesné jako klidného bydlení

5. Nucený výkup a následná likvidace majetku soukromých osob – garáže při ulici Fillově
6. Ulice Okružní v části mezi zastávkami Slavíčková a Fillova, kam by se propojka připojovala, má pouze jeden jízdní pruh v každém směru

Jako argument neobstojí ani pracovníky OÚPR MMB uváděné zástupné důvody jako:

- a) Nedostatečná občanská vybavenost Sadové - To je problém čistě jen a pouze Sadové a není žádoucí ani nezbytné, aby tímto trpěla sousední městská část nebo katastrální území (Lesná). Jestliže obyvatelé Sadové jsou už tak nuceni dojíždět za nákupy, mají vhodné jak stávající trasy na Lesnou (Křížkova, Porgesova, obě ústí vpodstatě u nákupní oblasti Halasova náměstí), tak vynikající trasu do NC Královo Pole nebo do obchodní oblasti poblíž Semilassa.
- b) Zlepšení spojení ze Sadové na plavecký stadion TJ Tesla na Halasově náměstí – opět Křížkova i Porgesova jsou TJ Tesla mnohem blíže, než vyústění zamýšlené nové komunikace poblíž Fillovy.
- c) Stejně tak spojení z Lesné na nádraží Královo Pole – jednak má Lesná vlastní zastávku vlaku, na které zastavuje většina osobních vlaků IDS JMK, za druhé platí totéž, co u bodů výše: Křížkova i Porgesova vedou prakticky k nádraží Brno – Královo Pole, a to bez nutnosti proplétat se Sadovou a přes Kociánku, tedy mnohem pohodlněji a bezpečněji.
- d) Nelze přijmout argument, že propojení Sadová-Lesná bylo již záměrem tvůrců Lesné a bylo ve starších ÚP a že nový návrh tento záměr pouze kopíruje. Je potřeba si uvědomit, že v minulosti bylo plánováno napojení Sadové na ulici Okružní v místě, kde končí její čtyřproudá část. Nyní se ale jedná o jiný záměr a to napojení v místě, kde už má Okružní pouze dva jízdní pruhy - po jednom v každém směru, takže odvolávat se na předchozí záměr už je značně zavádějící. Povolení stavby ulice Tomečkova definitivně zlikvidovalo dřívější plány a studie na vyústění silnice nad Divišovou čtvrtí a ulicí Třískalovou. V tom momentě měl být i záměr na propojku z tehdejší varianty ÚP odstraněn.
- e) Dle argumentu Kanceláře architekta města Brna je zamýšlená propojka plánována z důvodu obsluhy rozvojové oblasti Sa-1, přičemž nelze akceptovat myšlenku, že část MČ Brno-Královo Pole by se měla rozvíjet na úkor katastrálního území Brno-Lesná za cenu snížení hodnoty nemovitostí v druhé jmenované lokalitě (finanční i funkční).

V Brně dne 20. 6. 2020

Podpis: 

*nehodící se škrtněte

MMB/0284763/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s komunikačním propojením Sa/1 Lesná – Sadová z důvodu např. nevratné devastace území, zvýšení hlučnosti a prašnosti, navýšení dopravní zátěže na Lesné, likvidace rekreačního charakteru území, zásahu do zeleně.

Propojení na Sadovou překonáním údolí Zaječího potoka je dlouhodobě sledovaný záměr, který vychází ze zástavby návrhových ploch bydlení v lokalitě Sadová a byl vymezen v současném územním plánu. Podstatné pro zajištění územní ochrany pro vedení koridoru za účelem zabezpečení přirozených městských vazeb – propojení jedné městské čtvrti s druhou a odstranit tak bariéru v neprostupnosti území i pro případ, že by toto propojení měli využívat jen chodci, cyklisté, MHD a Integrovaný záchranný systém.

Projednané komunikační propojení označené Sa/1 je možné vymezit v upřesněném koridoru jako územní rezervu.

S ohledem na vymezení ploch v současném územním plánu a s ohledem k výše uvedenému bude do karty lokality Sa-1, případně dalších, doplněna podmínka pro naplňování intenzivnější formy bydlení v předmětné lokalitě spočívající v prokázání a v případě potřeby zajištění přímého připojení na systém sběrných komunikací.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

prošim no podání, přijato 20.6.1920

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0284904/2020

lísty: 1

přílohy:

druh:

l1/sv:



mmb1es7739786a

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 601 67 Brno

6429

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

2020
Pril. 1284904

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh územního plánu města Brna
Ma/1 Východní obchvat Maloměřice-Obřany

Identifikační údaje podatele

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození /
Identifikační číslo

Trvalé bydliště /
sídl

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem vlastníkem pozemků
navrhovanou změnou
Katastrální území Obřany, parc.č.

Uprášení obsahu námítky/připomínky

<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input checked="" type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	Maloměřice a Obřany	
Katastrální území	Obřany	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Ma/1 Východní obchvat Maloměřice-Obřany	

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy

ano

ne

Nesouhlasím s navrhovanou trasou silnice, označovanou jako východní obchvat Maloměřice-Obřany Ma/1. Jsem majitelem výše specifikovaných nemovitostí v k.ú. Obřany a navrhovaná silnice by způsobila jejich nevratné poškození a bylo by mi znemožněno jejich další užívání. Obchvat by v celé lokalitě ohrozil kvalitu podzemních zdrojů vody, způsobil by hlukovou zátěž, byl by zdrojem znečištění ovzduší a silnice by zásadně poškodila ráz krajiny a znemožnila by rekreační využívání zahrad v okolí. Obchvat by z dopravního hlediska tranzitní dopravu nevyřešil, protože automobily by nadále směřovaly nejkratší cestou na Husovický tunel.

Navrhovaná trasa silnice by nevratným způsobem poškodila přírodní památku ev.č. 1044 Obřanská stráň. Na této lokalitě i v jejím okolí, tzn přímo v navrhované trase silnice se prokazatelně vyskytuje řada chráněných druhů živočichů i rostlin dle vyhl. 395/1992 Sb.

Z kriticky ohrožených druhů živočichů se v navrhované trase obchvatu vyskytují kudlanka nábožná, pestrokrídlec podražcový, jasoň červenooký, ještěrka zelená, vrápenec malý a vrápenec velký, ze silně ohrožených několik druhů netopýrů, ještěrka obecná, slepýš křehký, dudek chocholatý, čáp černý, ledňáček říční, sýček obecný, žluva hajní, kavka obecná, krahujec obecný a další. Dále zde žije množství druhů za kategorie ohrožených: čmeláci, střívlci, či motýli, m.j. otakárek fenyklový, otakárek ovocný, veverka obecná, ořešník kropenatý, strakapoud prostřední, řuhák obecný, ještěřba lesní, krkavec velký, a další.

Z chráněných druhů rostlin zde rostou silně ohrožené druhy kavyl chlupatý, kavyl sličný, kavyl tenkolistý, koniklec velkokvětý a lomikámen trojprstý a z ohrožených druhů např. hvězdice chlumní, kavyl Ivanův, oman oko Kristovo a další.

Trasa obchvatu je navržena přes památkově chráněný areál území „hradisko Obřany a pohřebiště

"Široká" (kulturní památka rejst. č. ÚSKP 15107/7-338). Toto opevněné výšinné sídliště z pozdní doby bronzové se zároveň pohřebištěm, z nichž pochází velké množství archeologických nálezů představuje vysoce hodnotnou archeologickou i kulturně-historickou památku evropského významu.

Navrhují odstranit navrhovanou trasu obchvatu z ÚP. Z dopravního hlediska praktičtější a z hlediska financování mnohonásobně levnější je trasa přes lokalitu Panská Licha okolo sídliště Lesná.

V Brně

dne

30.6.2020

Podpis:

*náhodně se skrývá

MMB/0284904/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se vyhovuje částečně.

V rámci podání je vysloven nesouhlas s vymezením trasy Ma/1 a zásahem do území, demolicí staveb a narušení přírodních hodnot.

Trasa záměru Ma/1 byla vyhodnocena v územní studii Jihomoravského kraje a v současné době tento záměr ukládají Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v kapitole H.4 (čl. 435).

Z tohoto důvodu nelze požadavku na zrušení záměru vyhovět.

Současně však byl z pozice Ministerstva kultury vznesen požadavek na zachování cenné lokality Obřanského hradiska, což je možné pouze za předpokladu podpovrchového vedení trasy.

Z tohoto důvodu je nutné v tomto úseku zapracovat vedení záměru Ma/1 v podpovrchovém úseku s přihlédnutím využití ploch na povrchu dle současného stavu.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh územního plánu města Brna
 Ma/1 Východní obchvat Maloměřice

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právníká osoba

Jméno, příjmení /
 Název společnosti

Datum narození /
 Identifikační číslo

Trvalé bydliště /
 sídlo

Jsem - nejsem*1 občan města Brna

Jsem - nejsem*1 vlastníkem pozemků nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou

Katastrální území Obfany, parc. č.

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0285536/2020

listy:1

přílohy:

druh:

li/sv:



mmb1e577397b03

Uprášení obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Maloměřice a Obfany

Katastrální území

Obfany

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

Ma/1 Východní obchvat Maloměřice-Obfany

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Nesouhlasím s navrhovanou trasou silnice, označovanou jako východní obchvat Maloměřice-Obfany Ma/1. Jsem majitelem výše specifikovaných nemovitostí v k.ú. Obfany a navrhovaná silnice by způsobila jejich nevratné poškození a bylo by mi znemožněno jejich další užívání. Obchvat by v celé lokalitě ohrozil kvalitu podzemních zdrojů vody, způsobil by hlukovou zátěž, byl by zdrojem znečištění ovzduší a silnice by zásadně poškodila ráz krajiny a znemožnila by rekreační využívání zahrad v okolí. Obchvat by z dopravního hlediska tranzitní dopravu nevyřešil, protože automobily by nadále směřovaly nejkratší cestou na Husovický tunel.

Navrhovaná trasa silnice by nevratným způsobem poškodila přírodní památku ev.č. 1044 Obránská stráž. Na této lokalitě i v jejím okolí, tzn přímo v navrhované trase silnice se prokazatelně vyskytuje řada chráněných druhů živočichů i rostlin dle vyhl. 395/1992 Sb.

Z kriticky ohrožených druhů živočichů se v navrhované trase obchvatu vyskytují kudlanka nábožná, pestrokrkavec podražcový, jasoň červenooký, ještěrka zelená, vrápenec malý a vrápenec velký, ze silně ohrožených několik druhů netopýrů, ještěrka obecná, slepýš křehký, dudek chocholatý, čáp černý, ledňáček říční, sýček obecný, žluva hajní, kavka obecná, krahujec obecný a další. Dále zde žije množství druhů za kategorie ohrožených: čmeláci, sítěvlci, či motýli, m.j. otakárek fenyklový, otakárek ovocný, veverka obecná, ořešník kropenatý, strakapoud prosřední, řuhák obecný, jesťáb lesní, krkavec velký, a další.

Z chráněných druhů rostlin zde rostou silně ohrožené druhy kavyl chlupatý, kavyl sličný, kavyl tenkolistý, koniklec velkokvětý a lomikámen trojprstý a z ohrožených druhů např. hvězdice chlumní, kavyl Ivanův, oman oko Kristovo a další.

Trasa obchvatu je navržena přes památkově chráněný areál území „hradisko Obfany a pohřebiště

Sírká" (kulturní památka rejst. č. ÚSKP 15107/7-338). Toto opevněné výšinné sídliště z pozdní doby bronzové se žárovým pohřebištěm, z nichž pochází velké množství archeologických nálezů představuje vysoce hodnotnou archeologickou i kulturně-historickou památku evropského významu.

Navrhují odstranit navrhovanou trasu obchvatu z ÚP. Z dopravního hlediska praktičtější a z hlediska financování mnohonásobně levnější je trasa přes lokalitu Panská Loha okolo sídliště Lesná.

V Brně

dne

30.7.2020

Podpis:

*nehodící se stránka

MMB/0285536/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se vyhovuje částečně.

V rámci podání je vysloven nesouhlas s vymezením trasy Ma/1 a zásahem do území, demolicí staveb a narušení přírodních hodnot.

Trasa záměru Ma/1 byla vyhodnocena v územní studii Jihomoravského kraje a v současné době tento záměr ukládají Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje v kapitole H.4 (čl. 435).

Z tohoto důvodu nelze požadavku na zrušení záměru vyhovět.

Současně však byl z pozice Ministerstva kultury vznesen požadavek na zachování cenné lokality Obřanského hradiska, což je možné pouze za předpokladu podpovrchového vedení trasy.

Z tohoto důvodu je nutné v tomto úseku zapracovat vedení záměru Ma/1 v podpovrchovém úseku s přihlédnutím využití ploch na povrchu dle současného stavu.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4852

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje
číslo: 30-06-2020
C.j. MAB: 0285545
Příl.:

mmb1es77397b0d

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1 Dlouhá, Je-2 Při ulici Blanenská
Or-1 Při ulici Arozelská, Or-2 Klimešova - Janová**Identifikační údaje podatele****Fyzická osoba/právnícká osoba**Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

~~BRNO - ŘEČKOVICER A DOKRA HORA~~

Katastrální území

DOKRA HORA Jehnice, Ofěšín

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)JE1, JE2, JE3, OR1, OR2
TUMANAHOVA, JANDASKOVA**Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ**

přílohy:

 ano ne

Podávám námítku proti změně územního plánu města Brna a přidání výše uvedených rozvojových lokalit s bydlením v katastru Jehnice a Ofěšína. Tímto by došlo k velmi výraznému nárůstu počtu obyvatel těchto městských částí, pro které jediné silniční spojení do centra Brna vede přes Dokra horu a ulice Tumanašova a Jandáškova. Tyto silnice jsou již nyní značně přetížené a jejich přecházení zejména pro děti, které jezdí do škol v Jehnicích a Řečkovicích, je velice nebezpečné a bylo by ještě nebezpečnější.

V ... BRNĚ ... dne
... 28.6.2020 ...

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0285545/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1 a Je-2 na území MČ Brno-Jehnice a rozvojové lokality Or-1, a Or-2 na území MČ Brno-Ořešín a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

U lokality Je-1 Plásky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Lokalita Je-2 a část lokality Je-3 je projednávána ve změně ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené v územně plánovací dokumentaci z větší míry ponechat.

Území rozvojových lokalit Or-1, Or-2 a Or-3 je v téměř stejném rozsahu dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení ploch v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat. Zpracovatel nového ÚPmB upravil v míře podrobnosti nového ÚPmB, jeho metodiky pro vymezení ploch a se zohledněním svého odborného názoru Návrh nového ÚPmB v lokalitě Or-1 tak, aby vytvářel v území podmínky pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plásky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, vyjmutím a stabilizací stavebně využitých ploch bydlení v lokalitě Je-4 a v lokalitě Or-1 vytvořením podmínek pro realizaci řešení podrobněji prověřeného v ÚS, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 02P1177
 Příl:

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0285551/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno 4253



NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD: B195/15 - 0/2 (OR-3)

Identifikační údaje podatele

Typická osoba/právnícká osoba
 Jméno, příjmení /
 Název společnosti
 Datum narození/
 Identifikační číslo
 Trvalé bydliště/
 sídlo
 Jsem - nejsem*) občan města Brna
 Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/u nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou
 Katastrální území **HOŘEKÁ HORA** parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části Ke grafické části K procesu pořizování
 Městská část: **OFEŠŤK**
 Katastrální území: **OFEŠŤK**
 Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality): **OR-3 při ulici PAŘHOV**

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:
 ano
 ne

V NAVRHOVANÉ ZMĚNĚ ÚZEMNÍHO PLÁNU JE ZELTA OPOMĚNUTO UADRŽENÍ
 HLUKOVÉ A DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ ULIC TUMAŇANOVÁ, JANDAŠKVA,
 GLOMĚSOVA, KTERÉ SE DĚJE SIĚ NĚMÍ. ZORNĚŽ TO SOUVISÍ
 S KATASTRÁLNÍM STAVEM TECHNICKÝM ULICE TUMAŇANOVÁ.
 JEDNA JE O JEDNOU PŘÍSTUPOVOU SILNICI PRO JEHNICE A ODEŠŤK
 A DALŠÍ MASIVNÍ ZASTAVBA PŘINESE SITUACI JAKO V OBLÍCH
 KUDĚM, ČEBÍŮ, HRADČANY. NÁVRH NA ZMĚNU ÚZEMNÍHO PLÁNU
 NEPOCKOPITELNĚ NEOBSAHUJE AKTUÁLNÍ ŘEŠENÍ HLUKU NA HOŘEKÉ
 HOŘE, KTERÁ JE TRANZITNÍ OBLASTÍ PRO JEHNICE A ODEŠŤK. NA
 ZÁKLADĚ TĚMTO POUKÁŽE DALŠÍ VĚSTAVBU V JEHNICKÝCH A ODEŠŤKÝCH ZA NEPŘÍPUSTNĚ
 DEZ ÚPŘEŠENÍ DOPRAVY PRO STRUKTURU

V **BRNĚ** dne **19.6.2020**

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0285551/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

Území rozvojové lokality Or-3 Při ulici Příhon je dlouhodobě vymezeno již v platném ÚPmB, dle koncepce urbánní a krajinné osnovy vyjádřené ve výkrese U.5 jde o plochu proporcionálního rozvoje MČ. Vymezení plochy v kontextu platného ÚPmB převzal i Koncept nového ÚP a je proto obsaženo i v Návrhu nového ÚP, a to v souladu s Pokyny pro zpracování návrhu nového ÚP. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené ve stávajícím ÚPmB z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Připomínce tak nebude vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0285641/2020
listy: 1 přílohy:
druh: 11/sv:



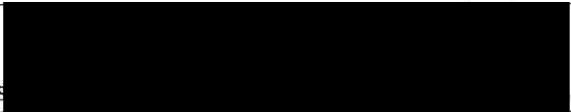
mmb1es77397b4c

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno 5500

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje
		Došlo: 30-06-2020
Identifikační údaje podatele		Č.j. MMB: 0285641
Fyzická osoba/právnícká osoba		Příl.:
Jméno, příjmení		
Datum narození		
Trvalé bydliště		
Jsem občan města Brna	Nejsem vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou.	
Upřesnění obsahu námítky/připomínky		
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části	
Městská část	Brno-sever	
Katastrální území	Lesná	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Plánované dopravní propojení mezi KÚ Obřany a Lesná, mezi ulicemi Fryčajova a Seifertova	
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ		
přílohy:		
<input type="checkbox"/> ne		
Podávám námítku proti zamýšlené stavbě nové silniční komunikace mezi katastrálními územími Obřany a Lesná.		
ODŮVODNĚNÍ:		
Navrhované systémové a vysoce komfortní dopravní propojení nasměruje regionální dopravu (vztah města Brna k Bílovicím nad Svitavou a následně celého severu metropolitní oblasti) do nového dopravního koridoru, který bude likvidační nejen pro nástupy při ulicích Fryčajově a ulici Soběšické, ale i územním plánem navrhované rozvojové plochy klidného rezidenčního bydlení Ob-1 a Ob-4.		
Při ulici Fryčajově bude dopravou se všemi doprovodnými negativními jevy na životní prostředí dotčena územním plánem stabilizovaná zástavba bytových a rodinných domů a při ulici Soběšická převážná část sídliště Barvy.		
Pro občana této části města Brna je těžko představitelné vedení navrhovaného dopravního díla v tak geomorfologicky složitém terénu. Je realizace této trasy sběrné komunikace reálná a byla prověřena podrobnou dopravně technickou studií s ekonomickým vyhodnocením?		
Novou dopravou z regionu se také posílí již dnes neúměrná dopravní zátěž v ulici Soběšická. Ulice		

Soběšická měla být původně pro svou historickou podobu se zástavbou rodinných domů „chráněná“ Husovickými tunely. To se nestalo a je bez dlouhodobě požadovaných dopravních omezení využívána jako zkratka obyvateli severu města Brna (Lesná, Soběšice, Útěchov). Význam této dopravní zkratky bude ještě posílen vyprojektovanou podobou MUK Tomkovo náměstí, ze které bude možno komfortně zamířit do kterékoliv části města Brna.

V Brně dne 29.6.2020	Podpis	
----------------------------------	--------	--	-------

*nehodící se škrtněte

MMB/0285641/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je vysloven nesouhlas s komunikačním propojením Ob/1 Obřany - Lesná z důvodu např. nevratné devastace území, zvýšení hluchnosti a prašnosti, navýšení dopravní zátěže na Lesné a v Obřanech, likvidace rekreačního charakteru území, zásahu do zeleně.

V rámci Návrhu pro opakovaného veřejné projednání bude řešení upraveno a projednané vedení záměru Ob/1 vypuštěno. Rozvojové lokality Ob-1 a Ob-4 budou přeřazeny do územních rezerv. V území bude potvrzen stávající stav včetně vymezení koridoru veřejného prostranství ve stopě stávající obslužné komunikace, propojené kolem stávajícího garážového dvora do ulice Hlaváčovy.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav. Oproti původnímu vypořádání došlo ke změně řešení a rozvojové lokality i územní rezervy nebyly vymezeny.

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0285770/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

li/sv:



mmb1es77397bda

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

5511

NÁMITKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Návrh ÚP města Brna

Identifikační údaje podatele

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo: 30-06-2020

Č.j. MMB: 0285770

Příl.:

Právnícká osoba

Název společnosti

VIENNA POINT a.s.

Identifikační číslo

26229269

sídlo

Vídeňská 101/119, 619 00 Brno

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Dolní Heršpice, parc. č. 424/4, 424/3

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-jih

Katastrální území

Dolní Heršpice

Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)

parc. č. 424/4, 424/3 na adrese Vídeňská 119, 619 00 Brno.

Text námítky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Nesouhlasíme s návrhem výškové úrovně zástavby P/a2 pro oblast na adrese Vídeňská 119, 61900 Brno, kde se nacházejí kolaudovaná stavba na pozemku 424/4, které má společnost VIENNA POINT a.s. v dlouhodobém pronájmu formou leasingové smlouvy, na základě které se VIENNA POINT a.s. stane v roce 2021 majitelem této stavby vč. parcel č. 424/4 a 424/3.

Stavba pro administrativu stojící na parc.č. 424/4 má výšku 23,2 m.

Navrhovaná výšková úroveň areálové zástavby 3 – 10 m pro tuto oblast je z tohoto důvodu nedostačující a navrhujeme změnu výškové úrovně zástavby na 12 - 28 m.

Pro parcelu č. 424/4 navrhujeme zachovat současnou výškovou úroveň zástavby, která je v návrhu nového územního plánu vyjádřena jako - / -5 / -

V Brně dne 29.06.2020

Podpis

*nehodící se škrtněte

MMB/0285770/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínce se doporučuje vyhovět částečně.

Připomínka nesouhlasí s návrhem výškové úrovně plochy P/a2 při ulici Vídeňské, požadováno je zvýšení výškové úrovně pro parcelu p.č. 424/4 k.ú. Dolní Heršpice na úroveň 5 (12-28 m). Dotčený pozemek je součástí plochy výroby a skladování P/a2 v tradiční průmyslové lokalitě mezi ulicí Vídeňskou a železniční tratí. Jedná se o stabilizovanou plochu, která je ve stávajícím platném ÚPmB zařazena do ploch pracovních aktivit PP – plochy pro průmysl. Lokalita je využívána jako výrobní, průmyslová, ale s postupem času se část původních objektů přiléhajících k ul. Vídeňské transformuje pro obchodní, kancelářské a komerční aktivity. Na základě výše uvedeného bude v severní části plochy P/a2 (vymezené ze severu ul. K železnici) zvýšena výšková úroveň na hodnotu 3 (tj. 6-16 m). Nově vymezená plocha P/a3 bude zahrnovat adresně Vídeňskou 119, 119b, 119c a 119d; na adrese Vídeňská 119a a 121 pak pouze pozemky přiléhající k ul. Vídeňské s vícepodlažními objekty, vzdálenější pozemky s halovými objekty budou ponechány v ploše P/a2. Zvýšení na výškovou úroveň 5 není možné akceptovat, tato je charakteristická jen pro centrální území města a hlavní radiály. Existence jedné výškové stavby nezakládá možnost výškového navýšení celé funkční plochy; ve stabilizovaných plochách, které se vyznačují nestejnou výškovou úrovní zástavby v různých částech plochy, je rozhodující převládající charakteristická výška staveb.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5512

Lebreux Ingeborg (Magistrát města Brna)

Od: [REDACTED]
Odesláno: 30. června 2020 15:45
Komu: oupr@brno.cz
Předmět: Připomínkování Nového územního plánu: Kancelář městského architekta (Brno - Michal Sedláček a Martin Všetečka: Připomínka // Námitka

Zachování a Využívání žel. tratě mezi stanicemi Brno - Horní Nádraží ČD a Brno - Židenice ČD po dobu stavby Nového nádraží v Tramtárii a následně NATRVALO a NAVĚKY !!!

Zachování a Využívání železniční stanice: Brno - Horní nádraží ČD = Brno-Střed ČD Brno = NATRVALO a NAVĚKY !!!

Pro budoucnost ekologické železniční dopravy můžeme a musíme mít obě nádraží:

Brno - Horní nádraží ČD = Brno-Střed ČD Brno

a

Brno - Hlavní nádraží ČD = Brno - Dolní nádraží ČD = Nákladové nádraží Brno - Komárov = Hlavní nádraží = Brno - Šalingrad ČD = Brno - Tramtárie ČD = Hlavní nádraží

Připomínkování Nového územního plánu: Kancelář městského architekta (Brno - Michal Sedláček a Martin Všetečka: Připomínka // Námitka

Statutární město Brno

Doručeno: 30.06.2020

MMB/0285776/2020

listy:1

přílohy:

druh:

li/sv:



mmb1es77397be1

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0285776
Příl.:

MMB/0285776/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci připomínky je požadováno zachování stanice Brno hl. n. a všech tratí v současné poloze.

Požadované řešení nebylo předmětem projednání a z tohoto důvodu není možné připomínku zohlednit.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

PŘIPOMÍNKA		MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje
Územní plán města Brna		Došlo dne: 29-06-2020 <i>0285 825</i>
Identifikační údaje podatele		Č.j. MMB:..... Příl.:.....
Fyzická osoba		
Jméno, příjmení		Statutární město Brno Doručeno: 29.06.2020 MMB/0285825/2020 listy: 1 přílohy: .. druh: .. li/sv: ..  mmb1es77397c1b
Datum narození		
Trvalé bydliště/m		
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území., parc č.....	
Upřesnění obsahu připomínky		
<input type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	Černá Pole	
Katastrální území	610771	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	Třída Kapitána Jaroše, Náměstí 28. října	
Text připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ		
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne		
V <i>Brně</i> dne <i>29.6.2020</i>		Dobrý den, Žádám zachování funkčních ploch zelené jako místo, které zadržuje vodu, snižuje teplotu ve městech a je významným místem pro odpočinekobyvatel. Jedná se především o alej na ulici Kapitána Jaroše, Náměstí 28.října a Vrchlického sadu. Podpis: [Redacted Signature]

MMB/0285825/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Návrh nového ÚPmB vymezuje plochy městské zeleně Z, za účelem poskytování ekosystémových služeb ve veřejně přístupných plochách zeleně. Takto je vymezena například právě plocha Z na náměstí 28. října. V roce 2021 byla na základě pokynu pořizovatele doplněna plocha Z na ul. Vrchlického sad.

Dle metodiky zpracovatele vymezuje nový ÚPmB plochy s rozdílným způsobem využití nad 0,5 ha. Takto zvolená velikost ploch RZV vychází z principu koncepce a měřítka výkresů, kde kresba nemůže zachycovat nepřiměřený detail. Pokud tvoří plochu podměrečnou, tj. menší než 0,5 ha, jsou zpravidla agregovány do jiných ploch RZV s jiným využitím.

Zeleň na tř. Kpt. Jaroše nebyla zvláště vymezena z důvodů grafické nečitelnosti v hlavním výkresu ÚPmB, který je zpracován v měřítku 1:10 000. Tato zeleň (stromořadí) zůstává součástí plochy veřejného prostranství. Ochrana této zeleně (stromořadí), které je součástí veřejného prostranství je zakotvena v závazné textové části návrhu nového ÚPmB kap. 4.4. Veřejná prostranství a je také součástí textové části odůvodnění návrhu nového ÚPmB kap. 5.8.4.2. Veřejná prostranství ve městě a kap. 5.8.5.3. Městská stromořadí, kde je třída Kpt. Jaroše zařazena do stávajících významných uličních prostor se stromořadími.

Připomínce tedy bylo vyhověno v částech, kde to bylo možné.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5516

Lebreux Ingeborg (Magistrát města Brna)

Od: [redacted]
Odesláno: 30. června 2020 16:00
Komu: oupr@brno.cz
Předmět: Garáže třískalova

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Došlo dne: 30-06-2020
Č.j. MMB: 0285837
Příl: [redacted]

Statutární město Brno
Doručeno: 30.06.2020
MMB/0285837/2020
listy: 1 přílohy:
druh: li/sv:



Dobrý den,

nesouhlasím se zánikem garáží na ulici Třískalova podle vašeho nového územního plánu. Nevím co je na nich špatné a nevyhovující. Možná, by jste se měli zeptat prve lidí, kteří je využívají a stavěli. Vy jste to nebyli.

Současný stav území V lokalitě se nacházejí staré hromadné parkovací garáže se sběrným dvorem a plochami zeleně. Charakteristika lokality, rozvoj lokality, ochrana hodnot Rozvojová lokalita se nachází v k.ú. Lesná a navrhuje přestavbu starých nevyhovujících hromadných garáží na moderní parkovací objekt. Dále navrhuje dostavbu komerčního areálu na Halasově náměstí. Výstavbou parkovacího objektu nebo garážových stání nového typu nevznikne v lokalitě deficit parkovacích míst

Hezký den

MMB/0285837/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„V rámci podání je vysloven nesouhlas s přestavbou stávajících garážových dvorů v Rozvojové lokalitě Le-2 „Třískalova“ nebo Le-3 „U Obzoru“ u ulice Okružní, případně v obou současně.

V těchto případech se jednalo o nabídku možnosti intenzifikace území pro snížení nedostatku parkovacích stání v oblasti sídliště Lesná pro jeho obyvatele, ovšem pouze za předpokladu shody vlastníků stávajících objektů garáží. V rámci podrobnějšího prověření bylo zjištěno, že by případná intenzifikace byla obtížná a vzhledem k rozdrobené majetkové struktuře téměř nemožná.

Jelikož ze strany vlastníků není záměr rovněž podporován, je vhodnější využití území stabilizovat v současném rozsahu, tedy ve volné struktuře a výškové úrovni 1.

Případné dostavby je možné řešit v rámci obecných podmínek.“

Pro úplnost uvádíme, že v předmětných územích došlo k úpravě řešení a ve výsledném Návrhu ÚPmB jsou stávající garážové dvory „Třískalova“ i „U Obzoru“ součástí stabilizované plochy dopravní infrastruktury D/v1. Tím byl požadavek zohledněn. Rozsah rozvojové lokality Le-2 byl upraven a garážový dvůr „Třískalova“ již není její součástí, rozvojová lokalita Le-3 byla vypuštěna. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5557



mmb1es77397c3b

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Je-1, Je-2, Je-3, B-3	
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba/právnícká osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti			
Datum narození/ Identifikační číslo			
Trvalé bydliště/ sídlo			
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území: JEHNICE, parc č.		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input type="checkbox"/> Ke grafické části	<input checked="" type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Brno-Jehnice		
Katastrální území	Jehnice		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)			
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne			
<p>Nesouhlasím s výstavbou v daných lokalitách z důvodu navýšení intenzity a hustoty dopravy. Negativně by se to odrazilo na spojení Jehnic s centrem Brna. Již nyní je doprava na trase Jehnice - Mokrá Hora a Řečkovice - centrum Brna špatná a výstavbou se tato situace jen zhorší. Není vyřešena dopravní situace na ulici Tumaňanova a Jandáskova, což jsou jediné přístupové ulice do Jehnic. Tato změna by se mě osobně negativně dotkla a proto požaduji, aby navrhované změny byly zamítnuty.</p>			
V Brně			
dne 22.6.2020			
Podpis:	

*nehodící se škrtněte

MMB/0285857/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1, Je-2 a Je-3 na území MČ Brno-Jehnice a s vymezením územní rezervy pro bydlení B-3 na rozhraní katastrů Mokrá Hora a Jehnice a s tím související „kritickou“ dopravní situací.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Lokalita Je-2 a část lokality Je-3 je projednávána ve změně ÚPmB č. B36/07-II, která již prošla veřejným projednáním. Z důvodu zachování zásady kontinuity územně plánovací dokumentace a také z důvodu zachování právní jistoty a legitimních očekávání majitelů daných nemovitostí je vhodné a účelné plochy již vymezené v územně plánovací dokumentaci z větší míry ponechat.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Rozsah vymezené územní rezervy B-3 (a rozvojové lokality MH-2) vyplývá z dohody s dotčeným orgánem (DO) na úseku ochrany zemědělského půdního fondu – MŽP ČR. Ke Konceptu nového ÚP uplatnil DO v roce 2010 stanovisko, které jím bylo při zahájení prací na Návrhu nového ÚP v roce 2017 znovu potvrzeno. Dohodnutý pokyn požadoval vymežit namísto části záboru ZPF pro změnu na plochu bydlení pouze územní rezervu. Tomu odpovídá také návrh předložený nyní do projednání. V rozsahu vymezené územní rezervy pro bydlení B-3 na rozhraní katastrů Mokrá Hora a Jehnice a na rozhraní správního území MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora a MČ Brno-Jehnice je nadále vymezena nestavební plocha zemědělského půdního fondu. Případné budoucí využití území v rozsahu vyznačené rezervy proto bude moci být až na základě následné změny nového ÚP. Územní rezerva má nyní pouze povahu ochrany území pro uvažovaný budoucí účel využití, není o něm nyní rozhodnuto.

Připomínce tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání a ponecháním plochy ZPF s vymezením územní rezervy pro bydlení, ve zbytku se připomínce nevyhovuje.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Upozorňujeme, že v daném území došlo na základě nového požadavku určeného zastupitele k úpravě návrhu spočívající v prověření a následném vypuštění územní rezervy B-3. Využití této lokality pro bydlení se v dlouhodobém časovém horizontu nepředpokládá.



mmb1e577397c3e

5519

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

NAMÍTKA / PŘIPOMÍNKA**NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD****Identifikační údaje podatele****Fyzická osoba/právnícká osoba**Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno – sever

Katastrální území

Lesná

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)**Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ**

přílohy:

 ano ne

Připomínka k dopravnímu řešení - propojení Obřany – Lesná - a k parkování

Podáváme připomínku k územním plánem navrhovanému propojení z Obřan na Lesnou přes Barvy, které bude znamenat zvýšení zatížení stávající ulice Seifertova, která je již v současnosti minimálně ve špičkách přetížena. Kruhový objezd se zřejmě změní na světelně řízenou křižovatku (územní studie RAW), do které bude zapojena kolejová MHD (tramvaj). Sporné je též pokračování na nadřazenou silniční síť vzhledem k tomu, že na VMO lze najet pouze ve směru na Královo Pole („neplnohodnotná“ křižovatka ve směru Husovického tunelu). Pro jeti do Husovického tunelu je třeba jet až na Třidu Generála Píky, přitom se zatíží komunikace (jižní větev ul. Okružní), ve které je plánovaná kolejová doprava (tramvaj přes Halasovo náměstí) a ze které je přístupná vybavenost pro Lesnou včetně individuální automobilové dopravy (obchody Lidl a nové centrum po Mototechně, poliklinika, plavecký stadion a plánovaná další vybavenost) - zvýší se intenzita dopravní zátěže ze směru (od ul. Barvy) odkud se tak intenzivně nejedí. Bude to znamenat částečné převedení dopravy z Obřan, Maloměřic, Bílovic, Řícmanic, Kanic a Babic ve směru na Královo Pole a Svitavy (tato komunikace bude využívaná obyvateli výše uvedených městských částí a obcí jako zkratka místo VMO včetně tunelu). Zatíží se tak z pohledu Lesné místo pro vybavenost, komunikace tak odřízne Lesnou od této vybavenosti včetně zastávky železnice - navíc již v současnosti je problematické přes přechody pro pěší na ul. Okružní u polikliniky a u zastávky Lesná nádraží přejít.

Místo toho doporučujeme zvážit tangentní propojení z Bílovic okolo Panské Lichy a Sadové do Řečkovic, díky kterému by zbytečně nebyla zatěžována Lesná včetně jejich komunikací dopravou směřující mimo ni. Případně by bylo vhodné části komunikace uvažovat jako zahloubené.

Dále doporučujeme doplnit v ploše Le-4 P+R.

..... (specialisté na urbanismus, územní plánování a dopravu s více než 30-letou praxí v oboru).

V Brně dne 30.6.2020

Podpí.....

MMB/0285859/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka je částečně vyhověno. Podání vyslovuje polemický nesouhlas s dopravním propojením Obřany - Lesná, přes Barvy, zaústěné do Seifertovy. Dále se doporučuje v lokalitě Le-4 umístit objekt P+R.

V rámci Návrhu pro opakovaného veřejné projednání bude řešení upraveno a projednané vedení záměru Ob/1 vypuštěno. Rozvojové lokality Ob-1 a Ob-4 budou přeřazeny do územních rezerv. V území bude potvrzen stávající stav včetně vymezení koridoru veřejného prostranství ve stopě stávající obslužné komunikace, propojené kolem stávajícího garážového dvora do ulice Hlaváčovy.

Požadavek na doplnění objektu P+R nelze zohlednit. ÚP nepřísluší řešení funkčního využití území do podrobnosti jednotlivých objektů (toto dle platné právní úpravy přísluší regulačním plánům), také s ohledem na koncepční charakter dokumentu a měřítko podrobnosti zpracování území M 1:10 000. Problematika P+R spadá do kompetence Odboru dopravy MMB, který systém P+R podrobněji řeší vlastním koncepčním podkladem.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77397ce7

Došlo dne: 29-06-2020

Cj. MMB: 0286024

5578

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Je-1 – přílehlající plochy	
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba/právnícká osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti			
Datum narození/ Identifikační číslo			
Trvalé bydliště/ sídlo			
Jsem - nejsem ^{*)} občan města Brna	Jsem - nejsem ^{*)} vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území: JEHNICE, parc č.		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input checked="" type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Brno-Jehnice		
Katastrální území	Jehnice		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)			
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne			
<p>Podatel žádá, aby uvedená parcelní čísla pozemků byla v územním plánu uvedena jako krajinná zeleň nebo plochy městské zeleně. Zeleň se na uvedených pozemcích již v současnosti nachází a v původním ÚP plánu byly plochy taktéž uvedeny jako krajinná zeleň.</p> <p>V uvedené lokalitě dochází neustále k úbytku stromů a zeleně celkově. Aby bylo dalšímu úbytku zeleně zabráněno a aby nedošlo ke snížení kvality životního prostředí v oblasti ulic Lelekovická, Rozhledová a Plástky, je nutné výslovně uvést v novém územním plánu výše uvedené pozemky jako krajinná zele nebo městská zeleň.</p>			
<p>Podatel také žádá, aby parcela č. kde se v současnosti nachází recyklační dvůr, byla označena jako plocha technické infrastruktury, respektive likvidaci odpadů. Podatel se obává toho, že recyklační dvůr může být v budoucnu zrušen, bude-li jeho plocha označena jako plocha pro bydlení nebo veřejné vybavenosti.</p>			
V Brně dne 12.6.2020	Podpis:		

*)nehodící se škrtněte

MMB/0286024/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 394 při ulici Lelekovická ve stabilizované ploše bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pozemek o výměře 0,645 ha je pro vymezení samostatné funkční plochy podměrečný, proto pořizovatel tento požadavek MČ neakceptoval a nelze vyhovět ani připomínce.

K pozemkům 483, 484, 485, 489/1, 489/2, vše k. ú. Jehnice v nároží ulic Plástky a Lelekovická vše ve stabilizovaných plochách bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení ploch veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Pozemky jako zeleň nejsou v platném ÚPmB vymezeny, proto je na nich i v novém ÚP ponechána stavební funkce, připomínce tím není vyhověno.

Pozemek parc. č. 520/1 k. ú. Jehnice je součástí zastavěného území, již dnes je zčásti vymezen v platném ÚPmB jako stabilizovaná plocha bydlení, proto je jeho využití v novém ÚP zpřesněno pro stavební funkci v celém rozsahu a není vyhověno připomínce.

Pozemek parc. č. 519/1 k. ú. Jehnice, v majetku smB zůstane vymezen jako plocha zemědělská, plní mimoprodukční funkci zemědělské plochy a jeho zachování jako "remízku" bude ošetřeno obecným regulativem u ploch zemědělských A. V tomto rozsahu pozemku není připomínce vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice ve stabilizované ploše bydlení při ulici Lelekovická uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti na více pozemcích v majetku smB v daném místě. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Podatelem požadované vymezení samostatné plochy technické vybavenosti T na pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice o výměře 0,034 ha nelze akceptovat, plocha by byla podměrečná.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

5580



mmb1es77397cec

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Je-1 – přiléhající plochy
Identifikační údaje podatele		
Fyzická osoba/právnícká osoba		
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDACTED]	
Datum narození/ Identifikační číslo	[REDACTED]	
Trvalé bydliště/ sídlo	[REDACTED]	
Jsem - nejsem* občan města Brna	Jsem - nejsem* vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území: JEHNICE, parc č.	
Upřesnění obsahu námítky/připomínky		
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input checked="" type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	Brno-Jehnice	
Katastrální území	Jehnice	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	[REDACTED]	
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ		
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne		
<p>1 Podatel žádá, aby uvedená parcelní čísla pozemků byla v územním plánu uvedena jako krajinná zeleň nebo plochy městské zeleně. Zeleň se na uvedených pozemcích již v současnosti nachází a v původním ÚP plánu byly plochy taktéž uvedeny jako krajinná zeleň.</p> <p>1 V uvedené lokalitě dochází neustále k úbytku stromů a zeleně celkově. Aby bylo dalšímu úbytku zeleně zabráněno a aby nedošlo ke snížení kvality životního prostředí v oblasti ulic Lelekovická, Rozhledová a Pláštky, je nutné výslovně uvést v novém územním plánu výše uvedené pozemky jako krajinná zele nebo městská zeleň.</p>		
<p>2 Podatel také žádá, aby parcela č. [REDACTED] de se v současnosti nachází recyklační dvůr, byla označena jako plocha technické infrastruktury, respektive likvidaci odpadů. Podatel se obává toho, že recyklační dvůr může být v budoucnu zrušen, bude-li jeho plocha označena jako plocha pro bydlení nebo veřejné vybavenosti.</p>		
V Brně	[REDACTED]	
dne 29.6.2020	[REDACTED]	

*nehodící se škrtněte

MMB/0286027/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 394 při ulici Lelekovická ve stabilizované ploše bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pozemek o výměře 0,645 ha je pro vymezení samostatné funkční plochy podměrečný, proto pořizovatel tento požadavek MČ neakceptoval a nelze vyhovět ani připomínce.

K pozemkům 483, 484, 485, 489/1, 489/2, vše k. ú. Jehnice v nároží ulic Plástky a Lelekovická vše ve stabilizovaných plochách bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení ploch veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Pozemky jako zeleň nejsou v platném ÚPmB vymezeny, proto je na nich i v novém ÚP ponechána stavební funkce, připomínce tím není vyhověno.

Pozemek parc. č. 520/1 k. ú. Jehnice je součástí zastavěného území, již dnes je zčásti vymezen v platném ÚPmB jako stabilizovaná plocha bydlení, proto je jeho využití v novém ÚP zpřesněno pro stavební funkci v celém rozsahu a není vyhověno připomínce.

Pozemek parc. č. 519/1 k. ú. Jehnice, v majetku smB zůstane vymezen jako plocha zemědělská, plní mimoprodukční funkci zemědělské plochy a jeho zachování jako "remízku" bude ošetřeno obecným regulativem u ploch zemědělských A. V tomto rozsahu pozemku není připomínce vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice ve stabilizované ploše bydlení při ulici Lelekovická uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti na více pozemcích v majetku smB v daném místě. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Podatelem požadované vymezení samostatné plochy technické vybavenosti T na pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice o výměře 0,034 ha nelze akceptovat, plocha by byla podměrečná.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno

Doručeno: 29.06.2020

MMB/0286030/2020

listy: 1 přílohy:

druh: l1/sv:



mmb1es77397cef

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 29 -06- 2020

Č.j. MMB: 0286030

Příl:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

5582

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1 – přiléhající plochy

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*^{*)} občan města Brna

Jsem - nejsem*^{*)} vlastníkem pozemku/u nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území: JEHNICE, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Podatel žádá, aby uvedená parcelní čísla pozemků byla v územním plánu uvedena jako krajinná zeleň nebo plochy městské zeleně. Zeleň se na uvedených pozemcích již v současnosti nachází a v původním ÚP plánu byly plochy taktéž uvedeny jako krajinná zeleň.

V uvedené lokalitě dochází neustále k úbytku stromů a zeleně celkově. Aby bylo dalšímu úbytku zeleně zabráněno a aby nedošlo ke snížení kvality životního prostředí v oblasti ulic Lelekovická, Rozhledová a Plástky, je nutné výslovně uvést v novém územním plánu výše uvedené pozemky jako krajinná zeleň nebo městská zeleň.

Podatel také žádá, aby parcela č. [redacted] kde se v současnosti nachází recyklační dvůr, byla označena jako plocha technické infrastruktury, respektive likvidaci odpadů. Podatel se obává toho, že recyklační dvůr může být v budoucnu zrušen, bude-li jeho plocha označena jako plocha pro bydlení nebo veřejné vybavenosti.

V Brně

dne 15.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0286030/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 394 při ulici Lelekovická ve stabilizované ploše bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pozemek o výměře 0,645 ha je pro vymezení samostatné funkční plochy podměrečný, proto pořizovatel tento požadavek MČ neakceptoval a nelze vyhovět ani připomínce.

K pozemkům 483, 484, 485, 489/1, 489/2, vše k. ú. Jehnice v nároží ulic Plástky a Lelekovická vše ve stabilizovaných plochách bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení ploch veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Pozemky jako zeleň nejsou v platném ÚPmB vymezeny, proto je na nich i v novém ÚP ponechána stavební funkce, připomínce tím není vyhověno.

Pozemek parc. č. 520/1 k. ú. Jehnice je součástí zastavěného území, již dnes je zčásti vymezen v platném ÚPmB jako stabilizovaná plocha bydlení, proto je jeho využití v novém ÚP zpřesněno pro stavební funkci v celém rozsahu a není vyhověno připomínce.

Pozemek parc. č. 519/1 k. ú. Jehnice, v majetku smB zůstane vymezen jako plocha zemědělská, plní mimoprodukční funkci zemědělské plochy a jeho zachování jako "remízku" bude ošetřeno obecným regulativem u ploch zemědělských A. V tomto rozsahu pozemku není připomínce vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice ve stabilizované ploše bydlení při ulici Lelekovická uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti na více pozemcích v majetku smB v daném místě. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Podatelem požadované vymezení samostatné plochy technické vybavenosti T na pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice o výměře 0,034 ha nelze akceptovat, plocha by byla podměrečná.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77397cf1

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Dostlo dne: 29.06.2020
Č.j. MMB: 0286031
PH:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Je-1 – přiléhající plochy	
Identifikační údaje podatele			
Fyzická osoba/právnícká osoba			
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDACTED]		
Datum narození/ Identifikační číslo	[REDACTED]		
Trvalé bydliště/ sídl	[REDACTED]		
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území: JEHNICE, parc č.		
Upřesnění obsahu námítky/připomínky			
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input checked="" type="checkbox"/> K procesu pořizování	
Městská část	Brno-Jehnice		
Katastrální území	Jehnice		
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	[REDACTED]		
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ			
přílohy: <input type="checkbox"/> ano <input checked="" type="checkbox"/> ne			
<p>1 Podatel žádá, aby uvedená parcelní čísla pozemků byla v územním plánu uvedena jako krajinná zeleň nebo plochy městské zeleně. Zeleň se na uvedených pozemcích již v současnosti nachází a v původním ÚP plánu byly plochy taktéž uvedeny jako krajinná zeleň.</p> <p>1 V uvedené lokalitě dochází neustále k úbytku stromů a zeleně celkově. Aby bylo dalšímu úbytku zeleně zabráněno a aby nedošlo ke snížení kvality životního prostředí v oblasti ulic Lelekovická, Rozhledová a Plástky, je nutné výslovně uvést v novém územním plánu výše uvedené pozemky jako krajinná zeleň nebo městská zeleň.</p>			
<p>2 Podatel také žádá, aby parcela č. [REDACTED] kde se v současnosti nachází recyklační dvůr, byla označena jako plocha technické infrastruktury, respektive likvidaci odpadů. Podatel se obává toho, že recyklační dvůr může být v budoucnu zrušen, bude-li jeho plocha označena jako plocha pro bydlení nebo veřejné vybavenosti.</p>			
V Brně	Podpis: [REDACTED]		
dne 15.6.2020		

*nehodící se škrtněte

MMB/0286031/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 394 při ulici Lelekovická ve stabilizované ploše bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pozemek o výměře 0,645 ha je pro vymezení samostatné funkční plochy podměrečný, proto pořizovatel tento požadavek MČ neakceptoval a nelze vyhovět ani připomínce.

K pozemkům 483, 484, 485, 489/1, 489/2, vše k. ú. Jehnice v nároží ulic Plástky a Lelekovická vše ve stabilizovaných plochách bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení ploch veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Pozemky jako zeleň nejsou v platném ÚPmB vymezeny, proto je na nich i v novém ÚP ponechána stavební funkce, připomínce tím není vyhověno.

Pozemek parc. č. 520/1 k. ú. Jehnice je součástí zastavěného území, již dnes je zčásti vymezen v platném ÚPmB jako stabilizovaná plocha bydlení, proto je jeho využití v novém ÚP zpřesněno pro stavební funkci v celém rozsahu a není vyhověno připomínce.

Pozemek parc. č. 519/1 k. ú. Jehnice, v majetku smB zůstane vymezen jako plocha zemědělská, plní mimoprodukční funkci zemědělské plochy a jeho zachování jako "remízku" bude ošetřeno obecným regulativem u ploch zemědělských A. V tomto rozsahu pozemku není připomínce vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice ve stabilizované ploše bydlení při ulici Lelekovická uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti na více pozemcích v majetku smB v daném místě. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Podatelem požadované vymezení samostatné plochy technické vybavenosti T na pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice o výměře 0,034 ha nelze akceptovat, plocha by byla podměrečná.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Datum dne: 29.06.2020

Č.j. MMB: 0286033

Příl.:

5384



mmb1es77397c15

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1 – přiléhající plochy

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právníká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem* občan města Brna

Jsem - nejsem* vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území: JEHNICE, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDUVODNENÍ

přílohy:

 ano ne

Podatel žádá, aby uvedená parcelní čísla pozemků byla v územním plánu uvedena jako krajinná zeleň nebo plochy městské zeleně. Zeleň se na uvedených pozemcích již v současnosti nachází a v původním ÚP plánu byly plochy taktéž uvedeny jako krajinná zeleň.

V uvedené lokalitě dochází neustále k úbytku stromů a zeleně celkově. Aby bylo dalšímu úbytku zeleně zabráněno a aby nedošlo ke snížení kvality životního prostředí v oblasti ulic Lelekovická, Rozhledová a Plástky, je nutné výslovně uvést v novém územním plánu výše uvedené pozemky jako krajinná zeleň nebo městská zeleň.

Podatel také žádá, aby parcela č. [redacted] kde se v současnosti nachází recyklační dvůr, byla označena jako plocha technické infrastruktury, respektive likvidaci odpadů. Podatel se obává toho, že recyklační dvůr může být v budoucnu zrušen, bude-li jeho plocha označena jako plocha pro bydlení nebo veřejné vybavenosti.

V Brně

dne 15.6.2020

Podpis

MMB/0286033/2020

Připomínka č.1

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 394 při ulici Lelekovická ve stabilizované ploše bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pozemek o výměře 0,645 ha je pro vymezení samostatné funkční plochy podměrečný, proto pořizovatel tento požadavek MČ neakceptoval a nelze vyhovět ani připomínce.

K pozemkům 483, 484, 485, 489/1, 489/2, vše k. ú. Jehnice v nároží ulic Plástky a Lelekovická vše ve stabilizovaných plochách bydlení uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení ploch veřejné vybavenosti do Návrhu nového ÚP. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Pozemky jako zeleň nejsou v platném ÚPmB vymezeny, proto je na nich i v novém ÚP ponechána stavební funkce, připomínce tím není vyhověno.

Pozemek parc. č. 520/1 k. ú. Jehnice je součástí zastavěného území, již dnes je zčásti vymezen v platném ÚPmB jako stabilizovaná plocha bydlení, proto je jeho využití v novém ÚP zpřesněno pro stavební funkci v celém rozsahu a není vyhověno připomínce.

Pozemek parc. č. 519/1 k. ú. Jehnice, v majetku smB zůstane vymezen jako plocha zemědělská, plní mimoprodukční funkci zemědělské plochy a jeho zachování jako "remízku" bude ošetřeno obecným regulativem u ploch zemědělských A. V tomto rozsahu pozemku není připomínce vyhověno.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Připomínka č.2

Vyhodnocení připomínky:

K pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice ve stabilizované ploše bydlení při ulici Lelekovická uplatnila MČ Brno-Jehnice připomínku s požadavkem na vymezení plochy veřejné vybavenosti na více pozemcích v majetku smB v daném místě. Pořizovatel požadavek akceptuje a dává v tomto smyslu pokyn. Podatelem požadované vymezení samostatné plochy technické vybavenosti T na pozemku parc. č. 489/2 k. ú. Jehnice o výměře 0,034 ha nelze akceptovat, plocha by byla podměrečná.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno
Doručeno: 29.06.2020
MMB/0286050/2020
lístky:1 přílohy:
druh: li/sv:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Dělo dne: 29.06.2020
Č.j. MMB:.....0286050.....
Příl:.....

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 Brno

5590



nmb1es77397d07

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Změna účelu využití pozemků k.ú.
Jundrov při ulici Kopretinové

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem ~~nejsem~~^{*} občan města Brna

Jsem -- nejsem^{*} vlastníky pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území Jundrov, parc.č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

Brno - Jundrov

Katastrální území

Jundrov

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

Navrhuji změnu uvedených ploch na plochy čistého bydlení B/r2. Dotčená lokalita přímo navazuje na již stabilizované území čistého bydlení při ulici Kopretinová. Napojení na veškeré inženýrské sítě je zde s rezervou kapacity pouze pro tuto malou část. Lokalita je obklopena plochou lesa. Je to tedy území uzavřené, s jasně vymezeným ohraničením. Navrhovaná změna tak výrazně pozitivně ovlivní kvalitu života dotčených obyvatel. Bude také vypořádán paradoxní stav, kdy jsou některé pozemky virtuálně rozděleny na území čistého bydlení a plochu zahrad.

V Brně dne 22.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0286050/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Předmětné pozemky v k.ú. Jundrov při ulici Kopretinové jsou dle platného ÚPmB součástí nestavební volné plochy s objekty pro individuální rekreaci. Plocha zahrádek je v návrhu nového ÚPmB vymezena v souladu s projednaným konceptem ÚPmB a v souladu se schváleným (dle §30 odst.6 stavebního zákona) územně plánovacím podkladem "Územní studie Návrh využití zahrádkářských lokalit na území města Brna, ERA, 4/2018".

Požadavek na změnu na plochu bydlení není z výše uvedených důvodů akceptovatelný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77397d12

Došlo dne: 29-06-2020

Č.j. MMB: 0286055

Kounicova 67

601 67 Brno

5592

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Připravovaný Územní plán pro veřejné
projednání

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

1. Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše
dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Bohunice, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno- Bohunice

Katastrální území

Bohunice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

ŘEŠENÁ LOKALITA BE-4

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍNESOUHLASÍM s projednávaným návrhem ÚP v lokalitě BE-4 a
jejím zařazením do kategorie C/k3 z následujících důvodů:

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

Zvýšené dopravní zatížení v oblasti způsobené jak navýšením počtu obyvatel a pracovníků, tak i zásobováním uvažovaných obchodních jednotek (započítá-li se i navýšení dopravy zapříčiněné výstavbou lokality Západní brány, je dopravní zatížení neúnosné) směrem do jednosměrné ulice Pod nemocnicí, která ústí do již nyní přetíženého uzlu (křižovatka Osová vs. Pod nemocnicí), zvýšení ohrožení zdraví vlivem nárůstu dopravy v oblasti. O tomto dopadu se hovoří i v textové části NÚP.

Snížení množství zeleně v dané lokalitě. (plánované stromořadí v případě výstavby budov nenahradí současný stav zeleně, nedostatečné zadržování vody v krajině a následné zvýšení teploty okolí), zvláště při odstranění veškeré zeleně v oblasti navrhované výstavby oblasti Západní brány,

Zvýšená prašnost a zvýšení hladiny hluku v ulici Pod

Nemocnicí neúměrnou blízkostí nové zástavby obsahující zdroje hluku (klimatizační jednotky na střechách...), o tomto negativním dopadu se rovněž hovoří v NÚP.

Zhoršení kvality života obyvatel

Snížení kvality bydlení a životního prostředí v dané lokalitě (větší pohyb aut a osob), neúměrná blízkost nové zástavby, zastínění stávající zástavby budovami výšky až 16 m. Nesouhlasím s argumentem „zlepšení kvality bydlení v podobě vybavení území veřejnou a komerční vybaveností...“ - v současné době je veškerá vybavenost v pochůzí vzdálenosti, jediné, co zde chybí je dostatečná kapacita pro školství, a to hlavně mateřské školky.

Razantní úbytek parkovacích míst při ulici Pod Nemocnicí,


Výstavba nových domů by v dané lokalitě přitížila již tak nevyhovující komunikační síti a infrastrukturu v Bohunicích.

Znemožnění hnízdění ptáků, kteří se zde nyní hojně vyskytují,

Závěr:

Požaduji vyjmutí návrhu na začlenění lokality BE-4 jako „Plocha smíšená obytná“ se zaříděním C/k3 z aktuálního projednávaného návrhu Územního plánu města Brna a naopak provedení zařídění lokality do kategorie „plocha městské zeleně“ s návrhem bariérové zeleně v návrhu Územního plánu, aby korespondovalo se stávajícím fyzickým stavem lokality.

V Brně dne 10.6.2020

Podpis: 

**nehodící se škrtněte*

MMB/0286055/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s rušením plochy městské zeleně ve střední části lokality Be-4.

Střední část rozvojové lokality mezi ulicemi Pod Nemocnicí a Jihlavská bude v délce asi 340 m vymezena jako městská zeleň. Východní část lokality s původní a novější zástavbou podél ulic Jihlavská a Na Pískové cestě bude vyznačena jako plocha pro bydlení B/k3. V západní části lokality bude místo plochy dopravy v místě stávajících garáží vymezena plocha smíšená obytná C/k3. Umožní zastavět a rozvíjet zbývající volné část plochy C. Zachování stávajících garáží bude zmíněno v textové části ÚPmB v kartě lokalit.

Pruh zeleně mezi Jihlavskou a Pod Nemocnicí zůstane zachovaný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno

Doručeno: 29.06.2020

MMB/0286058/2020

listy:1 přílohy:

druh: 11/sv:



mmb1es77397d16

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 29-06-2020

Č.j. MMB: 0286058

Prj:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

5593

NÁMITKA / PŘÍPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

PŘIPRAVOVANÝ ÚZEMNÍ PLÁN
PRO VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnosti

Datum narození/
Identifikační číslo

Trvalé bydliště/
sídlo

Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území BOHUNICE, parc. č. B/v5

Upřesnění obsahu námítky/přípomínky

K textové části

Ke grafické části

K procesu pořizování

Městská část

BRNO - BOHUNICE

Katastrální území

BOHUNICE

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

LOKALITA Be-4

Text námítky/přípomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

ano

ne

POŽADUJI PONECHAT STÁVAJÍCÍ LESÍK
A ZELENĚ PONECHAT A ZMĚNIT ÚZEMNÍ PLÁN
NA MĚSTSKOU ZELENĚ. Z DŮVODŮ HLUKU, ZVÝŠENÍ
DOPRAVNÍ ZATÍŽENOSTI, SNIŽENÍ KVALITY BYDLENÍ
V LOKALITĚ S VÝSTAVBOU DALŠÍCH OBJEKTŮ, SNIŽENÍ
PLOCH ZELENĚ V BOHUNICÍCH.

V BRNĚ dne 18.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0286058/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podatel vyslovil obecný nesouhlas se zástavbou v lokalitě Be-4, tento názor je motivován obavou ze zničení vzrostlé zeleně při jižním okraji Jihlavské. Parcely, na kterých se zmiňovaná zeleň vyskytuje, jsou ve vlastnictví SMB, dle názoru pořizovatele proto nehrozí nekontrolované vykácení zeleně bez politického souhlasu vedení města Brna a městské části Bohunice. Po konzultaci s určeným zastupitelem bylo dohodnuto prověřit v ploše zmiňované vzrostlé zeleně změnu funkčního využití na plochu městské zeleně - Z. Tímto je zčásti vyhověno připomínce ve věci zachování vzrostlé zeleně v lokalitě Be-4. Část pozemků z plochy C/k3, využívaná jako zeleň se stromy, bude vymezena do stabilizované plochy zeleně Z.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Statutární město Brno

Doručeno: 29.06.2020

MMB/0286067/2020

listy:1

přílohy:

druh:

li/sv:



mmb1es77397d21

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne: 29-06-2020

Č.j. MMB: 0286067

Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

5596

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	připravovaný územní plán pro veřejnou projednání	
Identifikační údaje podatele		
Fyzická osoba/právnícká osoba		
Jméno, příjmení / Název společnosti	[redacted]	
Datum narození/ Identifikační číslo	[redacted]	
Adresa	[redacted]	
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území, parc č.	
Upřesnění obsahu námítky/připomínky		
<input type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	BRNO - BOHUMICE	
Katastrální území	BOHUMICE	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	LOKALITA BE-4	
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ	Ne souhlasím se zástavbou na ulici Pod nemocnicí a vykořcení vzrostlého lesíku. Státek se zabívají zeleňí plochy jako například kousky ulice Pod nemocnicí - - prodejna Lidla a parkoviště	
V <u>Brnu</u> dne <u>29.6.2020</u>	Podpis:	[redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0286067/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Podatel vyslovil obecný nesouhlas se zástavbou v lokalitě Be-4, tento názor je motivován obavou ze zničení vzrostlé zeleně při jižním okraji Jihlavské. Parcely, na kterých se zmiňovaná zeleň vyskytuje, jsou ve vlastnictví SMB, dle názoru pořizovatele proto nehrozí nekontrolované vykácení zeleně bez politického souhlasu vedení města Brna a městské části Bohunice. Po konzultaci s určeným zastupitelem bylo dohodnuto prověřit v ploše zmiňované vzrostlé zeleně změnu funkčního využití na plochu městské zeleně - Z. Tímto je zčásti vyhověno připomínce ve věci zachování vzrostlé zeleně v lokalitě Be-4. Část pozemků z plochy C/k3, využívaná jako zeleň se stromy, bude vymezena do stabilizované plochy zeleně Z.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

Dodatek dne 29.06.2020

Č.j. MMB: 0286073

Příl.:

5600

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Připravovaný Územní plán pro veřejné
projednání - lokalita SL-3

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno

Doručeno: 29.06.2020

MMB/0286073/2020

listy: 1

přílohy:

druh:

l1/sv:



mmb1es77397d26

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační číslo

Adresa

Jsem - nejsem*) občan města Brna

1. Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše
dotčené navrhovanou změnou

Katastrální území Bohunice, parc č. xxxxxxxxx

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno- Starý Lískovec

Katastrální území

Starý Lískovec

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

ŘEŠENÁ LOKALITA SL-3 „Západní brána“

Text námítky/připomínky včetně
ZDŮVODNĚNÍNESOUHLASÍM s projednávaným návrhem ÚP v lokalitě SL-3

- grafická příloha
- ano
- ne
- další přílohy

V současné době je tato rozsáhlá plocha hustě zarostlá vzrostlou přirozenou zelení náletového charakteru, která perfektně řeší dlouhodobou problematiku sucha a obecně klimatických změn, což je doufám v této době prioritní. Je rovněž jedním z mála území, kde se mohou v dané lokalitě zdržovat drobní živočichové a ptáci.

Zastavěním plochy by došlo k nadměrnému nárůstu počtu obyvatel a automobilové dopravy, z čehož vyplývá i zhoršení kvality ovzduší a hladiny hluku, což negativně ovlivní i život obyvatel přilehlých městských částí – Bohunice.

V Brně dne 29.6.2020

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0286073/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s výstavbou v rozvojovém území SL-3 Západní brána.

Lokalita Západní brána představuje význačný bod při vjezdu do Brna od západu a byla proto vybrána jako vhodná pro umístění výškových staveb. Toto území nemůže vzhledem ke svému významu zůstat nezastavěné, jak navrhujete. Všechny tři varianty Konceptu ÚPmB počítaly s jejím využitím. Také v platném ÚPmB patří předmětné území do zastavitelných ploch smíšených (SJ). Pro předmětnou rozvojovou lokalitu byla již zpracována územní studie (Západní brána – západní část, 2021), která definuje principy funkčního a prostorového uspořádání zástavby.

Dlouhodobě zastavitelné území nelze převést do ploch zeleně bez rizika náhrady škody vlastníkovu pozemku podle § 102, odst.2 Stavebního zákona.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4867

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Dosec 30.06.2020
 Č.j. MMB: 0286104
 PPL:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD *B36/07-II MČ Brno - Jehnice, kú Jehnice
 JE-1 PLaSTKY*

Identifikační údaje podatele

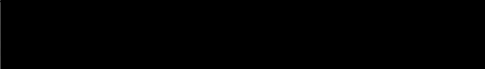
Fyzická osoba/právnícká osoba

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0286104/2020
 listy:1 přílohy:
 druh: 11/sv:

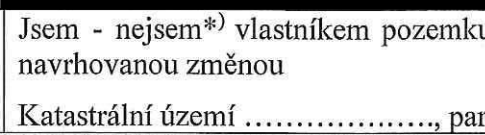
Jméno, příjmení /
 Název společnosti



Datum narození/
 Identifikační číslo



Trvalé bydliště/
 sídlo



Jsem - nejsem*) občan města Brna

Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
 navrhovanou změnou
 Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Jehnice

Katastrální území

Jehnice

Parcelní čísla pozemků (adresa,
 doplňující popis lokality)

JE-1 PLaSTKY

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:
 ano
 ne

*Současně s navrhovanou změnou je žádoucí řešit i dopravní obslužnost
 předmětné oblasti, zejména s ohledem na dopravní situaci v ulicích Tumaňanova,
 Jandaškovce a Groměšova. Pokud to není možné,
 at' zde rozvojové plochy navrhovány nejsou.*

V *Brně* dne *20.6.2020*

Podpis:

*nehodící se škrtněte

MMB/0286104/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1.

U lokality Je-1 Plástky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno-Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plástky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Je-1 Plástky vyjmout z návrhu nového ÚPmB a ponechat plochu zemědělského půdního fondu s vymezením územní rezervy pro bydlení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	<i>Připravovaný územní plán pro veřejnou projednání</i>
------------------------	---

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právnícká osoba

Jméno, příjmení / Název společnosti	[Redacted]
Datum narození/ Identifikační číslo	[Redacted]
Trvalé bydliště/ sídlo	[Redacted]
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené navrhovanou změnou Katastrální území, parc č.

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

<input type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	<i>Brno - Bohumice</i>	
Katastrální území	<i>Bohumice</i>	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)	<i>Lokalita BE-4</i>	

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:
 ano
 ne

*Nesouhlasím s vypracováním vztahového kesika Pod
memorie a nesouhlasím s vypracováním
je tam plánována.
Cítím se být dotčená i když se zabývá celou
plochy a nemyslí se na budoucnost.
Někdy až má Bohumice byly jeden velký
kus betonu. Tak jako sídliště Kamenný vrch,*

V *Brně* dne *21.6.2020*

Podpis: [Redacted]

*nehodící se škrtněte

MMB/0286141/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Nesouhlasíte s rušením plochy městské zeleně ve střední části lokality Be-4.

Střední část rozvojové lokality mezi ulicemi Pod Nemocnicí a Jihlavská bude v délce asi 340 m vymezena jako městská zeleň. Východní část lokality s původní a novější zástavbou podél ulic Jihlavská a Na Pískové cestě bude vyznačena jako plocha pro bydlení B/k3. V západní části lokality bude místo plochy dopravy v místě stávajících garáží vymezena plocha smíšená obytná C/k3. Umožní zastavět a rozvíjet zbývající volné část plochy C. Zachování stávajících garáží bude zmíněno v textové části ÚPmB v kartě lokalit.


Pruh zeleně mezi Jihlavskou a Pod Nemocnicí zůstane zachovaný.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

4873

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Dosslo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 028.6142
 Příl.:

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD		Rozvojová lokalita MH -2 Skoumalova		
Identifikační údaje podatele		Statutární město Brno Doručeno: 30.06.2020 MMB/0286142/2020 listy: 1 přílohy: druh: 11/sv:		
Fyzická osoba/právnícká osoba		 mmb1es77397d7b		
Jméno, příjmení / Název společnosti	[REDACTED]			
Datum narození/ Identifikační číslo				
Adresa				
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů a stavby při ulici Tumaňanova [REDACTED] ploše území negativně dotčeném navrhovanou změnou Katastrální území Mokrá Hora, parc č. [REDACTED] Mám zde trvalé bydliště			
Upřesnění obsahu námítky/připomínky				
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování		
Městská část	Řečkovice a Mokrá Hora			
Katastrální území	Mokrá Hora			
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)				
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ	Vnáším námítku proti postupu zástavby viz výše. Je nutné podmínit využití této lokality vyhovujícím dopravním napojením. Není-li v možnostech územního plánování toto podmínit, nechť zde tedy rozvojové plochy navrhovány nejsou. Bydlím na ulici Tumaňanova s malými dětmi a v současné době je intenzita dopravy tak velká, že má negativní dopad nejen na komfortnost bydlení, s kterým je spojena vysoká hlučnost, prašnost a ořesy domu, ale i bezpečnost při pohybu na této komunikaci, kdy vznikají nebezpečné situace při výjezdu z vedlejších ulic, při výjezdu z garáže nebo při přecházení. Ulice není vybavena bezpečnostními prvky zklidňování dopravy, chybí bezpečné přechody anebo přechody vůbec nejsou (u školky!), v některých místech je chodník tak úzký, že pohyb na něm je vysoce rizikový (roh ulice Boženy Antonínové a Tumaňanovy), přičemž jde o frekventované místo s vysokým pohybem osob. Co nevidět bude zabydlena jehnická rezidence Bavaria (90 BJ!), která tuto doposud neuspokojivě řešenou situaci ještě stíží. Troufám si říci, že další výstavba bude pro Mokrou Horu a život v ní neúnosná.			
<input type="checkbox"/> grafická příloha <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne - další přílohy				
V <i>BkVě</i> dne <i>03.6.2020</i>	Podpis	[REDACTED]		

*nehodící se škrtněte

MMB/0286142/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Rozvojová lokalita MH-2 představuje svojí rozlohou a významem drobnou rozvojovou lokalitu. Vzhledem k rozloze a charakteru lokality, lze předpokládat realizaci jednotek objektů, a nelze tak předpokládat dramatické navýšení zátěže oproti současnému stavu. Rozvojová lokalita jako taková je dopravně napojená, přičemž technické řešení a stav komunikací není záležitostí v působnosti územního plánu. Přípustnost jednotlivých staveb územnímu plánu nepřísluší a bude řešena v jednotlivých řízeních, kterými se stavba povoluje nebo umísťuje, a to na základě příslušných právních předpisů, včetně posouzení zajištění adekvátního dopravního napojení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Došlo: 30-06-2020
 Č.j. MMB: 0286145
 Příl.:

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
 Odbor územního plánování a rozvoje
 Kounicova 67
 601 67 Brno

4874

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA		
NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD	Rozvojová lokalita Je – 1 Pláště	
Identifikační údaje podatele		
Fyzická osoba/právnícká osoba		
Jméno, příjmení / Název společnosti		
Datum narození/ Identifikační číslo		
Adresa		
Jsem - nejsem*) občan města Brna	Jsem - nejsem*) vlastníkem pozemku/ů a stavby při ulici Tumaňanova ploše <u>území negativně dotčeném navrhovanou změnou</u> Katastrální území Mokrá Hora, parc č. Mám zde trvalé bydliště	
Upřesnění obsahu námítky/připomínky		
<input checked="" type="checkbox"/> K textové části	<input checked="" type="checkbox"/> Ke grafické části	<input type="checkbox"/> K procesu pořizování
Městská část	Jehnice	
Katastrální území	Jehnice	
Parcelní čísla pozemků (adresa, doplňující popis lokality)		
Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ	<p>Vnáším námítku proti postupu zástavby viz výše. Je nutné podmínit využití této lokality vyhovujícím dopravním napojením. Není-li v možnostech územního plánování toto podmínit, nechť zde tedy rozvojové plochy navrhovány nejsou.</p> <p>Bydlím na ulici Tumaňanova s malými dětmi a v současné době je intenzita dopravy tak velká, že má negativní dopad nejen na komfortnost bydlení, s kterým je spojena vysoká hlučnost, prašnost a ořesy domu, ale i bezpečnost při pohybu na této komunikaci, kdy vznikají nebezpečné situace při výjezdu z vedlejších ulic, při výjezdu z garáže nebo při přecházení. Ulice není vybavena bezpečnostními prvky zklidňování dopravy, chybí bezpečné přechody anebo přechody vůbec nejsou (u školky!), v některých místech je chodník tak úzký, že pohyb na něm je vysoce rizikový (roh ulice Boženy Antonínové a Tumaňanovy), přičemž jde o frekventované místo s vysokým pohybem osob.</p> <p>Co nevidět bude zabydlena jehnická rezidence Bavaria (90 BJ!), která tuto doposud neuspokojivě řešenou situaci ještě stíží.</p> <p>Troufám si říci, že další výstavba bude pro Mokrou Horu a život v ní neúnosná.</p>	
- grafická příloha <input type="checkbox"/> ano <input type="checkbox"/> ne - další přílohy		
V dne 30.6.2020	Podpí.....	

Statutární město Brno
 Doručeno: 30.06.2020
 MMB/0286145/2020
 listy: 1 přílohy:
 druh: li/sv:

 mmb1es77397d7e

*nehodící se škrtněte

MMB/0286145/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

Připomínka se týká nesouhlasu s vymezením rozvojové lokality Je-1 Plásky.

U lokality Je-1 Plásky se pořizovatel ztotožnil s požadavkem uplatněným MČ Brno–Řečkovice a Mokrá Hora i s veřejností a nesouhlasí s dalším vymezením zastavitelných ploch pro bydlení, které v kontextu preferované lokality Je-2 nejsou pro rozvoj MČ Brno–Jehnice nezbytně nutné. Ve Vyhodnocení vlivů Návrhu Územního plánu města Brna na životní prostředí (SEA) byla plocha Je-1 hodnocena jako neakceptovatelná z důvodu kumulativních vlivů na průjezd Mokrou Horou a bylo doporučeno plochu převést do územních rezerv a aktivovat ji až po vyčerpání ostatních rozvojových ploch v městské části Jehnice, po vyřešení napojení na MHD a prokázání veřejného zájmu na jejím vymezení.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy a neprojevovalo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Špatný technický stav vozovky, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Požadavku tak bude vyhověno částečně – vypuštěním rozvojové lokality Je-1 Plásky z návrhu ÚP pro opakované veřejné projednání. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Je-1 Plásky vyjmout z návrhu nového ÚPmB a ponechat plochu zemědělského půdního fondu s vymezením územní rezervy pro bydlení.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.



mmb1es77397d81

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Došlo dne 29-06-2020

Č.j. MMB: 0286146

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA

Odbor územního plánování a rozvoje

Kounicova 67

601 67 Brno

5604

NÁMITKA / PŘIPOMÍNKA

NÁZEV PROJEDNÁVANÉ ÚPD

Je-1, Je-2, Je-3, B-3, Or-1, Or-2

Identifikační údaje podatele

Fyzická osoba/právníká osoba

Jméno, příjmení /
Název společnostiDatum narození/
Identifikační čísloTrvalé bydliště/
sídlloJsem - nejsem*³⁾ občan města BrnaJsem - nejsem*³⁾ vlastníkem pozemku/ů nebo stavby v ploše dotčené
navrhovanou změnou

Katastrální území: MOKRÁ HORA, parc č. [redacted]

Upřesnění obsahu námítky/připomínky

 K textové části Ke grafické části K procesu pořizování

Městská část

Brno-Jehnice, Brno-Ořešín

Katastrální území

Jehnice, Ořešín

Parcelní čísla pozemků (adresa,
doplňující popis lokality)

Pozemky spadající pod změny Je-1, Je-2, Je-3, B-3, Or-1, Or-2

Text námítky/připomínky včetně ZDŮVODNĚNÍ

přílohy:

 ano ne

Podatel nesouhlasí s navrhovanými řešeními a navrhuje navrhované změny zamítnout. Podatel má za to, že realizací těchto návrhů dojde k významnému omezení jeho práv, neboť systém obslužných komunikací v rámci vymezených řešení (vše přes silnici III/37918) neodpovídá současné intenzitě dopravy (především v době dopravní špičky) a povede k dalšímu výraznému nárůstu dopravy, který bude mít významný negativní vliv na podatele a hodnotu jeho nemovitosti.

Podatel požaduje zpracování komplexní dopravní studie, kde budou popsány a řešeny všechny předpokládané dopravní problémy. Dále požaduje, aby bylo provedeno modelování, do kterého bude zahrnut i předpokládaný budoucí vývoj dopravy z navrhovaných lokalit.

Podatel namítá, že tato nová dopravní zátěž vznikající na území MČ Brno-Jehnice a MČ Brno-Ořešín výrazně zvýší dopravu na území MČ Brno-Řečkovice a Mokra Hora na ulici Tumaňanova a následně ulice Jandáskova. Tyto ulice jsou v době dopravní špičky již v současné době značně přetížené a také nevyhovují svojí šířkou. Navrhované změny problematiku dopravy v této oblasti neřeší a výrazně ji zhoršují. Kromě nárůstu průjezdu osobních vozidel dále dochází a dojde k nárůstu těžké nákladní dopravy v počtu minimálně několika desítek vozidel denně (průmyslová výstavba v areálu Lachemy a rozvoj průmyslu v Je-3). To vše výrazným způsobem negativně ovlivní podatele.

Podpis:

V Brně dne 17.6.2020

*nehodící se škrtněte

MMB/0286146/2020

Připomínka

Vyhodnocení připomínky:

V rámci podání je poukázáno na stávající „kritickou“ situaci, nadměrný provoz, chybějící chodníky, přechody pro chodce, cyklopruhy, parkovací stání, nedodržování předpisů a dopravní závady na komunikacích v ulicích Blanenská, Gromešova, Jandáskova a Tumaňanova a na jejich připojujících komunikacích.

Původní vyhodnocení z r. 2020:

„Obecně jsou tato místa nebezpečná pro všechny účastníky provozu. Špatný technický stav vozovky a jejího odvodnění, případně odstranění nebezpečných míst na komunikacích není předmětem řešení územního plánu, ale zajištění provozně způsobilého stavu z pozice vlastníka a správce této komunikace, případně úpravy organizace dopravy na stávajících komunikacích v území.

Koncepce dopravního připojení Jehnic a Ořešína jednou komunikací vedoucí přes území městské části Řečkovice a Mokrá Hora, vymezená v ÚPmB, zůstává nezměněna.

Z pohledu předpokládaného navýšení zátěže z rozvojových území byl cílový stav posouzen komplexně v rámci modelování dopravy na navržené komunikační síti města Brna dle Návrhu územního plánu, které zohlednilo předpokládané zátěže dle navrhovaného využití území se zohledněním vývoje dělby přepravní práce jednotlivých módů dopravy dle strategických dokumentů města (např. Plán mobility města Brna). V rámci celkového posouzení se neprojevovalo navýšení dopravy, které by nebylo možné navrženým systémem komunikační sítě převést. Byla tedy potvrzena funkčnost systému dle navržené koncepce dopravy v územním plánu.

Neprojevilo se „razantní“ navýšení dopravy, které by nebylo možné realizovat na navržené komunikační síti. Z tohoto důvodu nebyla shledána potřeba nových dopravních koridorů a v rámci navrženého řešení nejsou požadovány.

Pořizovatel konstatuje, že komplexně byly rozvojové lokality obecně posouzeny v rámci posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území a pro každý nově umísťovaný záměr do území platí povinnost dodržení zákonných limitů (hluk, prašnost) v oblasti ochrany zdraví a životního prostředí, což je posuzováno až v rámci následných správních řízení konkrétních záměrů.

Měření hluku ani vypracování hlukové studie na úrovni zpracování územních plánů není prováděno vzhledem k neznalosti realizovaných záměrů v řešených plochách ani konkrétního projektového řešení uvažované zástavby v souvislostech.“

Pro úplnost uvádíme, že v území dotčeném podáním došlo k úpravám řešení ve výsledném Návrhu ÚPmB, z nichž nejpodstatnější je náhrada rozvojové lokality Je-1 územní rezervou B-11, tedy případná možnost bydlení bude nejprve prověřena a vyhodnocena. Využití předmětného území pro bydlení bude možné do územního plánu zakotvit až projednáním jeho změny. Tedy s ohledem na dopravní obsluhu území spádující na komunikace v území dojde upraveným Návrhem ke snížení předpokládaného zatížení ze zrušené rozvojové lokality Je-1. Tyto úpravy však nemají vliv na podstatu původního vyhodnocení podání.

Věcná podstata způsobů vypořádání předmětného podání zůstává nadále relevantní, přestože návrh nového územního plánu města Brna prošel přepracováním s ohledem na Pokyny ZMB z roku 2022 a byl uveden do jednotného standardu ÚPD dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Výše uvedené texty je tedy nutno chápat také ve smyslu těchto úprav.