

Podatelé:

Klub zastupitelů Strany zelených v ZMB

- **Mgr. Martin Ander, Ph.D.**
Renneská 15, Brno
- **Ing. Jana Drápalová**
Oblá 69, Brno
- **RNDr. Mojmír Vlašín**
Drozdí 7, Brno

Připomínky ke konceptu Územního plánu města Brna

V souladu s § 48 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) uplatňujeme tyto připomínky ke konceptu Územního plánu města Brna, který je v současnosti pořizován Magistrátem města Brna.

A. Procesní a technické připomínky

A.1. Požadujeme zastavit proces projednávání konceptu ÚPMB do doby zajištění souladu projednáváním variant s platnou nadřazenou územně plánovací dokumentací.

Odůvodnění: Stavební zákon vyžaduje, aby v průběhu procesu tvorby územního plánu byl tento vždy v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Vzhledem k tomu, že Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje dosud nebyly právoplatně projednány a vyhlášeny, není možné požadavek souladu s nadřazenou územně-plánovací dokumentací naplnit. Ze stejného důvodu nyní nelze naplnit ani požadavky §48 odst. 5 stavebního zákona. Proto je třeba proces projednávání zastavit do doby, kdy vstoupí v platnost nadřazená územně-plánovací dokumentace a projednávané podklady ÚPMB budou upraveny do souladu s ní.

A.2. Požadujeme zastavit proces projednávání konceptu ÚPMB do doby opravení zjevných nedostatků Vyhodnocení vlivu konceptu ÚPMB na udržitelný rozvoj. Vyhodnocení je neobjektivní a věcně nepodložené, čímž se dostává do rozporu s požadavky stavebního zákona. Vyhodnocení účelově preferuje varianty I a II. Požadujeme Vyhodnocení doplnit o objektivní ukazatele a zohlednit překračování zákonných hygienických limitů znečištění ovzduší v jihozápadní části města v okolí dálnice D1 (především v MČ Bosonohy).

Odůvodnění: Hodnocení vlivu variant ÚPMB na životní prostředí je neobjektivní, věcně nepodložené a účelově zvýhodňuje varianty I a II. Patrné je to především na stranách 48 a 49 Vyhodnocení, kde je bez kvantitativně podloženého důvodu nesystémově použit v hodnocení prvek „mimořádného negativního dopadu“ varianty III (což není podloženo objektivně přezkoumatelnými ukazateli a nemá obdobu v žádné jiné oblasti hodnocení. Navíc silně negativní environmentální dopady variant I a II v blízkosti Bosonoh nejsou vůbec zohledněny). Výsledek varianty III v kritériu „Řešení dopravy obecně“ je kalkulován jako nižší o 9 bodů oproti zbývajícím dvěma variantám (viz tabulka na straně 51). Takový postup je účelový, navíc objektivně nepřezkoumatelný a tím v rozporu se zákonem.

B. Veřejná doprava

B.1. Požadujeme zachovat železniční nádraží ve stávající poloze v centru města, a to minimálně ve formě územní rezervy pro veřejnou kolejovou dopravu.

Odůvodnění: Dlouhodobě sledovaný záměr odsunu hlavního železničního nádraží, jako největšího přestupního uzlu IDS JMK, má řadu vážných systémových vad, včetně prodloužení cestovní doby při cestách z regionu do cílů na území města a zhoršení pěší dostupnosti centra města pro uživatele dálkové železniční dopravy (potvrzeno např. studií „Posouzení časové dostupnosti ve variantách přestavby ŽUB“, Říha, Košťál, 2007). Jeho realizací by došlo ke zmaření významných investic do rozvoje a zvyšování komfortu sítě regionálních železničních tratí na jižní Moravě, neboť pracně budovaný systém by ztratil na atraktivitě odsunem hlavního brněnského přestupního uzlu z unikátní výhodné polohy v centru města. Vzhledem k obrovské investiční náročnosti nedojde navíc k přemístění hlavního železničního nádraží v nejbližších 15 letech. Je proto nezbytné zajistit dobré fungování města a jeho obsluhu veřejnou kolejovou dopravou také za podmínky fungování nádraží ve stávající poloze. Na tento fakt však předkládaný koncept nereaguje ani v jedné z variant. Naopak, všechny varianty staví na nereálném předpokladu existence nádraží v odsunuté poloze.

B.2. Obdobně k předcházejícímu požadujeme pro potřeby budoucího rozvoje veřejné dopravy chránit formou územní rezervy všechny plochy železničních tratí a souvisejících pozemků využívaných k provozu dráhy, které projekt Přestavby ŽUB ve stávající verzi navrhuje opustit.

Odůvodnění: Železniční koridory na území města jsou cennými liniovými trasami v území se sjednocenou majetkovou držbou. Bylo by chybou je v budoucnu nevyužít k dopravní obsluze území (především kolejovou dopravou) poté, co případně ztratí svou stávající funkci.

B.3. Požadujeme dopracovat do textové i grafické části etapová řešení dopravních sítí na území města.

Odůvodnění: Koncept ÚPMB - jak jeho textová, tak grafická část - obsahuje pouze cílový stav, což je zavádějící a nepraktické. Dopracování etapových řešení je nezbytné v první řadě ve vztahu k budování nadřazené silniční a dálniční sítě a k přestavbě systému železničních tratí, včetně severojižního kolejového diametru. Např. síť kolejové dopravy je navrhována na stav existence kompletního SJKD, jehož horizont realizace je velmi vzdálený. Dále je etapové řešení z hlediska zajištění funkčního systému MHD žádoucí především v souvislosti s polohou osobního železničního nádraží. Vzhledem k tomu, že případné zprovoznění nového osobního nádraží se nepředpokládá dříve než k roku 2024 (navíc nejsou známy aktuální výsledky studie proveditelnosti tohoto záměru), je nutné věnovat značnou pozornost etapovému řešení územního plánu, které bude regulovat chod města v době, kdy nádraží, jako největší přestupní uzel IDS JMK, zůstává ve stávající poloze.

B.4. Požadujeme doplnit koncept ÚPMB před projednáním v ZMB o řešení problémů uvedených v kapitole 9.1.3.8 Modely VHD, kde se upozorňuje mimo jiné na:

- rozpor se základními předpoklady správně fungujícího systému VHD,
- ignorování efektivity systému VHD,
- nedostatečnou preferenci a segregaci tras MHD,
- posouzení dostupnosti území,
- absenci kolejové VHD v exponovaných plochách bydlení i průmyslu,
- nevhodné souběhy trakcí VHD.

Odůvodnění: V konceptu ÚPMB nejsou dořešeny mnohé problémy uvedené v kap. 9.1.3.8 Modely VHD s odkazem, že budou dořešeny v návrhu územního plánu. Tento postup není akceptovatelný, neboť vypořádání se s těmito problémy může vést i k řešením, která z důvodu své povahy musí být projednána již v rámci konceptu ÚPMB.

B.5. Požadujeme v celkovém řešení systému veřejné dopravy doplnit vymezení charakteru jednotlivých tras, s vyloučením duplicity jednotlivých trakcí.

Odůvodnění: V dopravním řešení konceptu ÚPMB chybí vymezení koridorů pro vedení jednotlivých trakcí MHD zajišťujících obsluhu území s jejich hierarchickou hodnotou, tj. s jasným vymezením charakteru tras (páteřní, napaječová, tangenciální apod.) a s vyloučením duplicity trakcí v jednotlivých koridorech. Není tedy průkazné, zda je zvolené řešení dostatečně efektivní.

B.6. Požadujeme řešit Severojižní kolejový diametr ve variantě železniční, tj. napojené na regionální železniční síť, tedy dle varianty I.

Odůvodnění: Nákladná výstavba podzemního diametru bude lépe zhodnocena umožněním jeho napojení na regionální železniční trať a tím komfortního obslužení cestujících z regionu bez zbytečných přestupů.

B.7. Nesouhlasíme s trasou pro Vysokorychlostní železniční trať (VRT) v tzv. severní variantě, tedy dle varianty II.

Odůvodnění: Vedení trasy VRT v severní stopě dle varianty II má nepřijatelný negativní dopad na severní části města Brna, především MČ Ivanovice a Maloměřice a Obřany (dlouhé estakády).

B.8. Požadujeme doložit k projednání konceptu v ZMB prověření, že navrhované kapacity železničních koridorů jsou dostatečné i při navrhovaném zapojení VRT na území města přímo do běžných železničních tratí (varianty I, II i III).

Odůvodnění: VRT v severní i jižní stopě počítají s tím, že na území města Brna VRT zaústí do svazků kolejí běžných železničních tratí, tj. VRT nebude vedena na samostatném tělese. Součástí konceptu UPMB však není prověření, zda je navrhované řešení reálné z pohledu kapacity železničních tratí (vykřížení regionální a dálkových spojů), a to především ve zhlavích nádraží.

B.9. Požadujeme řešit tramvajovou trať do Kampusu Masarykovy univerzity v Bohunicích dle stávajícího platného územního plánu (dle změny ÚPMB schválené ZMB v září 2010).

Odůvodnění: Řešení je podloženo technickou prověřovací studií a projednáno se všemi dotčenými subjekty v území.

B.10. Požadujeme prodloužení trasy tramvaje do prostoru rozvojového území Me-1 v Medláncích.

Odůvodnění: Významné rozvojové plochy celoměstského významu by měly být obsluženy kapacitní kolejovou veřejnou dopravou.

B.11. Souhlasíme s prodloužením tramvajové trati k poliklinice v Židenicích, dle varianty II a III.

Odůvodnění: Kapacitní kolejová doprava má být vedena k významným cílům cest.

B.12. Požadujeme prověření prodloužení tramvajové tratě do sídliště Vinohrady.

Odůvodnění: Kapacitní kolejová doprava má být vedena k významným cílům cest.

B.13. Požadujeme prodloužení tramvajové trati v Bystrci do sídliště Kamechy dle varianty I.

Odůvodnění: Kapacitní kolejová doprava má být vedena k významným cílům cest.

B.14. Požadujeme zachování současného vedení tramvajové trati z ulice Horovy na ulici Kníničskou. Nesouhlasíme s přesunem trati do Sochorovy dle varianty I, ani s jejím nahrazením tratí tramvajové verze SJKD dle varianty II a III.

Odůvodnění: Dle varianty I bude bez kapacitní obsluhy veřejnou dopravou podstatná část rozvojové lokality bydlení podél ulice Podveské. Řešení dle variant II a III je podmíněno nevhodným řešením SJKD ve verzi pro tramvaj. Stávající řešení je výhodnější než obě nově navrhovaná.

B.15. Prodloužení tramvajové tratě ze smyčky v Komárově požadujeme řešit dle varianty III s výhradou záměny plánovaného tramvajového SJKD za klasickou tramvajovou trať, se zřízením záchytného parkoviště P+R poblíž křižovatky dálnic D1 a D2.

Odůvodnění: Prodloužení tratě v navrhované stopě je realističtější než výstavba SJKD, přitom může mít velmi zajímavý potenciál vzhledem ke zřízení P+R parkoviště.

B.16. Požadujeme vést tramvajovou trať do prostoru Dolních Heršpic a Přízřenic dle Oponentního posudku územní studie Rozvojové území Brno-jih, zpracovaného v roce 2010 Asociací pro

urbanismus a územní plánování.

Odůvodnění: Navrhované řešení lépe zohledňovalo výhody vazeb různých druhů kolejové dopravy v území (přestupní vazba tramvaje a regionální železniční trati na nádraží v Modřicích, tramvajová trať obsluhující rozvojové území).

B.17. Požadujeme zpracovat do návrhu řešení obsluhy rozvojového území podél ulice Heršpické kapacitní kolejovou veřejnou dopravu (například s využitím části stávajícího drážního tělesa). Zásadně nesouhlasíme s řešením dle variant II a III. Ve variantě I je však obsluha daného rozvojového území kapacitními systémy veřejné dopravy také nedostatečná.

Odůvodnění: Rozvojové území s potenciálem velmi intenzivního využití (výškové budovy) nemůže dlouhodobě udržitelně fungovat bez dobré obsluhy kapacitní kolejovou MHD.

C. Cyklistická a pěší doprava

C.1. Požadujeme zpracovat do návrhu ÚPMB všechny výstupy strategického rozvojového dokumentu „Generel cyklistické dopravy ve městě Brně“, který schválila Rada města Brna.

Odůvodnění: Generel cyklistické dopravy ve městě Brně je schváleným rozvojovým dokumentem města, který je důležitým podkladem pro tvorbu územního plánu.

C.2. Požadujeme zpracovat do návrhu ÚPMB všechny páteřní pěší trasy a další důležité výstupy „Generelu pěší dopravy města Brna“ z roku 2010.

Odůvodnění: Generel pěší dopravy ve městě Brně je oborovým koncepčním dokumentem, který je důležitým podkladem pro územní plánování.

C.3. Požadujeme zpracovat do územního plánu bezpečné pěší a cyklistické propojení z Bosonoh do Starého Lískovce a Bohunic.

Odůvodnění: Absence bezpečného pěšího propojení z/do Bosonoh tuto městskou část odřezává od zbytku města.

D. Silniční doprava

D.1. Požadujeme vedení rychlostní silnice R43 dle varianty III, tj. v trase obchvatu města Brna.

Odůvodnění: Rychlostní silnice R43 je součástí mezinárodní sítě tranzitních silnic TEN-T a jako taková musí být trasována tak, aby se vyhýbala obydleným oblastem, včetně města Brna. Mimoúrovňové křížení R43 s D1 v těsné blízkosti MČ Bosonohy, jak je navrhováno ve variantách I a II, nerespektuje limity území. Již dnes jsou zde překračovány zákonné hygienické limity, proto navrhovat do tohoto území další stavbu, která zvýší dopravní zátěž a zhorší životní prostředí, je v rozporu se zásadami zodpovědného územního plánování.

D.2. Požadujeme vedení jižního segmentu VMO přes Komárov v tunelu pod Mariánským náměstím dle varianty I a III. Nesouhlasíme s řešením dle varianty II.

Odůvodnění: Technické řešení a trasa dle variant I a III je v území dlouhodobě stabilizovaná (je součástí stávajícího územního plánu) a umožňuje řešit průchod VMO touto částí města s nejmenšími dopady na životní prostředí občanů Komárova.

D.3. Požadujeme promítnout do návrhu ÚPMB variantu rozvoje ploch pro bydlení v Medláncích dle varianty III (umírněný rozvoj), přitom však požadujeme odstranit z řešení komunikaci propojující Medlánci a Bystrc i spojovací komunikaci přes Palackého vrch (požadujeme zvolit řešení dopravního skeletu v území dle varianty II).

Odůvodnění: V případě omezeného rozvoje bydlení, tedy nižší míry zastavění ploch bytovou zástavbou v prostoru Medlánek (viz varianta III), nebude sílit tlak na vznik nového dopravního propojení do Bystrce/Komína, ani na vybudování paralelní silniční trasy k ulici Hudcově. Obě nová silniční propojení jsou v rozporu s ochranou „zeleného klínu“ tvořeného masivem Baby a prostorem Medláneckého letiště využívaného ke každodenní rekreaci.

D.4. Požadujeme důsledné vymezení ploch pro vznik záchytných parkovišť v systému P+R, např. v blízkosti křižovatky D1 a D2.

Odůvodnění: Vymezení ploch je nezbytné pro realizaci systému P+R, který umožní ochránit centrum města před zbytnou automobilovou dopravou.

D.5. Požadujeme odstranění záměru Nové městské třídy z návrhu ÚPMB.

Odůvodnění: V minulosti realizovaná ekonomická prověření doložila, že záměr vzniku Nové městské třídy má opodstatnění pouze tehdy, bude-li skutečně městským bulvárem, kde hlavní úlohu bude hrát pěší, resp. cyklistická, doprava, nikoli silniční. Nová městská třída je však ve všech variantách konceptu navrhována jako součást malého městského okruhu (jednoho ze stupňů ochrany jádra města) s převažující funkcí pro silniční dopravu. Takový záměr je pro centrum města ve svém důsledku škodlivý, protože zatahuje průjezdní dopravu do dalších částí širšího centra města a nevytváří odpovídající podmínky pro oživení území.

E. Nákupní centra

E.1. Požadujeme, aby v návrhu ÚPMB byla výslovně vyloučena možnost výstavby maloobchodních prodejen s prodejní plochou nad 1000 m² mimo funkční plochy X ve všech ostatních typech funkčních ploch. Možnost výstavby maloobchodních prodejen do 1000 m² prodejní plochy ve funkčních plochách, kde je maloobchodní využití přípustné, ponechat.

Odůvodnění: Navrhované opatření má zabránit dosavadnímu častému obcházení regulativů územního plánu, kdy jsou obří monofunkční nákupní centra stavěna na plochách smíšených. Navržené opatření v komplexu s dalšími v této kapitole přispěje k zachování, popřípadě rozšíření, sítě drobnějších maloobchodních prodejen s potravinami v dostupné pěší vzdálenosti od objektů bydlení.

E.2. Požadujeme, aby byl v návrhu ÚPMB v plochách C snížen limit pro velikost prodejní plochy v režimu přípustnosti na 400 m² a podmíněné přípustnosti na 800 m² (místo navrhovaných 1 500 m², resp. 5 000 m²).

Odůvodnění: Navrhované opatření má zabránit dosavadnímu častému obcházení regulativů územního plánu, kdy jsou obří monofunkční nákupní centra stavěna na plochách smíšených. Navržené opatření v komplexu s dalšími v této kapitole přispěje k zachování, popřípadě rozšíření, sítě drobnějších maloobchodních prodejen s potravinami v dostupné pěší vzdálenosti od objektů bydlení.

E.3. Požadujeme, aby byl v návrhu ÚPMB v plochách W snížen limit pro velikost prodejní plochy jednotlivých stavebních objektů v režimu hlavního využití na 800 m² a podmíněné přípustnosti na 1000 m² (místo navrhovaných 5 000 m², resp. 10 000 m²).

Odůvodnění: Navrhované opatření má zabránit dosavadnímu častému obcházení regulativů územního plánu, kdy jsou obří monofunkční nákupní centra stavěna na plochách jiných než k tomuto účelu výslovně určených. Navržené opatření v komplexu s dalšími v této kapitole přispěje k zachování, popřípadě rozšíření, sítě drobnějších maloobchodních prodejen s potravinami v dostupné pěší vzdálenosti od objektů bydlení.

E.4. Požadujeme, aby v návrhu ÚPMB byla definice hlavního využití ploch X rozšířena tak, že se bude vztahovat také na občanskou komerční vybavenost místního sektorového významu (tj. určena pro určitý sektor města). Dále aby byla stanovena maximální přípustná velikost prodejní plochy v jednom objektu v režimu hlavního využití na 5 000 m² a aby byl stanoven maximální počet parkovacích stání na povrchu v ploše X na 200, a to společně s omezením, že parkovacích stání na povrchu může být maximálně 30% z celkového počtu nezbytných parkovacích míst, ostatní parkovací stání musí být umístěna v půdorysu budov.

Odůvodnění: Navržené opatření v komplexu s výše uvedenými přispěje k omezení další výstavby obřích nákupních center, která zatěžují silniční síť zbytnou dopravou a přispěje tak k zachování drobnějších forem maloobchodního prodeje v menších vzdálenostech od ploch bydlení. Opatření vztahující se k regulaci výstavby parkovacích míst u objektů v plochách X má sloužit k tlaku na intenzivnější využívání území, které je na území města žádoucí.

E.5. Požadujeme, aby byla v návrhu ÚPMB odstraněna možnost výjimky z podíl zeleně v plochách X. Tj., aby byla z návrhu vypuštěna věta: „Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je v odůvodněných případech možné snížit, pokud je přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.“

Odůvodnění: Podmínky plynoucí z výjimky jsou v praxi nevymahatelné (především z důvodu vlastnických vztahů v území). Je tedy důvodné se obávat, že výjimka bude v praxi využívána k vyhnutí se povinnosti naplnit regulativ o minimálním podílu zeleně v plochách X.

E.6. Požadujeme, aby byly v návrhu ÚPMB stavby v plochách X v souladu s odst. 1. § 107 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a části I. odst. 2 písm. f přílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech a územně plánovací dokumentaci označeny jako nezpůsobilé pro zkrácené stavební řízení.

Odůvodnění: Režim zkráceného řízení ve stavebním zákoně byl zákonodárcem zamýšlen k využití pro účely zjednodušení povolovacího řízení u staveb menšího rozsahu, nikoli pro velké a komplikované stavby s velkým počtem dotčených orgánů a účastníků řízení. Se stavbami malého rozsahu se však v plochách X nepočítá, proto je na místě tento režim neumožnit.

E.7. Nesouhlasíme s návrhem využít plochy v lokalitě mezi ulicí Černohorskou a Hradeckou v MČ Ivanovice k převážnému plnění funkcí pod označením X. Požadujeme vyjít pro řešení této lokality z návrhu obsaženého ve variantě III a upravit jej tak, že navrhované funkční využití X bude nahrazeno kombinací funkčního využití W a E, podél ulice Černohorské pak využitím C.

Odůvodnění: Náš návrh lépe odráží obytný a městský charakter uvedeného území, především části, která je v přímém kontaktu s ulicí Černohorskou.

E.8. Nesouhlasíme s využitím stávající plochy ZPF v prostoru mezi D1, D2 a řekou Svitavou pro funkci X. Požadujeme řešení dle varianty I.

Odůvodnění: Automobilová doprava vyvolaná vysokou koncentrací nákupních center v tomto území je již tak silná, že další využití území pro výstavbu obřích nákupních center považujeme za nevhodné.

E.9. Okolí nákupního centra Futurum při ulici Vídeňská požadujeme řešit dle varianty I.

Odůvodnění: Automobilová doprava v tomto území je již tak silná, že další využití pro výstavbu obřích nákupních center v plochách X považujeme za nevhodné.

E.10. Severní část Černovické terasy - plochu mezi prodloužením ulice Těžební a ulicí Černovická - požadujeme řešit dle varianty II, tedy s funkčním využitím Z, nikoli funkčním využitím X.

Odůvodnění: Černovická terasa v části západně od ulice Těžební (Průmyslové) byla již při vymezení průmyslové zóny určena k využití výhradně pro nestavební funkce, a to mimo jiné kvůli vyvážení intenzity využití v tomto území. Návrh využít část této plochy k zástavbě s vysokým potenciálem indukovaní automobilové dopravy je v rozporu s původním konceptem. Území západně od ulice Těžební by mělo i nadále být rezervováno pro krátkodobou rekreaci Brňanů, tak jak to předpokládá projednaná studie Ekologického parku.

E.11. Území při ulici Kníničské u stávajícího hobbymarketu OBI v Bystrci požadujeme řešit jako funkční plochu s využitím kombinace funkčních typů C, W a Z, nikoli jako funkční plochu X.

Odůvodnění: Uvedená rozvojová plocha by měla sloužit k pestrému využití pro zástavbu městského typu s dostatkem služeb, nikoli jako monofunkční plocha pro umístění obřích nákupních center.

F. Sport

F.1. Požadujeme odstranění plochy S - sjezdovky navržené ve variantě II k umístění mezi Hotel Myslivna a ulici Pisáreckou. Lokalitu řešte dle varianty III (plocha lesa).

Odůvodnění: Záměr je v konfliktu s územím chráněným v rámci soustavy NATURA 2000.

F.2. Požadujeme odstranění plochy S - sjezdovky Kohoutovice navržené ve variantě I k umístění v Libušině údolí. Lokalitu řešte dle varianty III (plocha lesa).

Odůvodnění: Navržená sjezdovka by si vynutila devastační zásah do plochy významného krajinného prvku - lesa.

F.3. Požadujeme zachování plochy S - sjezdovky na území MČ Vinohrady dle varianty II (plocha Zi-20).

Odůvodnění: Tato plocha je vhodná pro umístění sjezdovky, není třeba zasahovat do ploch lesa, dobrá obslužitelnost veřejnou i individuální dopravou.

F.4. Plochu lomu v Líšni (Li-26) požadujeme řešit v režimu nestavebního využití. Nesouhlasíme s využitím umožňujícím zástavbu, jak je navrženo ve variantách II a III.

Odůvodnění: Rozšiřovat zastavěné území i do lokalit přírodního charakteru nepovažujeme za vhodné.

F.5. Nesouhlasíme se změnou plochy z veřejné zeleně ZP na plochu přestavby pro sport S/a3 - podélný pás vedle parkoviště a příjezdové komunikace Vodova od Červinkové k hotelu a hale ve sportovním areálu Vodova.

Odůvodnění: K rozvoji sportu mohou být efektivněji využívány stávající sportovní plochy. Případná další přestavba v rámci sportovních ploch by měla být realizována na přilehlých severozápadních ladech ležících plochách (část areálu Vodova směrem k Technickému muzeu, včetně hlavního vstupu do areálu).

G. Zahrádky a plochy rekreace

G.1. Požadujeme zachování lokality zahrádek v oblasti navazující na bohunický kampus MU ze severní strany dle varianty I.

Odůvodnění: Zahrádkaření je forma aktivní rekreace části obyvatelstva, a proto by jí měly být z úrovně městské samosprávy vytvářeny rozumné podmínky existence. Ponecháním tohoto území v režimu zahrádek lze lépe naplnit požadavky plynoucí z generelu odvodnění (lepší zpomalování odtoku vody z území, než při zastavění bytovými domy).

G.2. Požadujeme zachování lokality Juranka v plochách určených pro zahrádky bez vymezení územní rezervy, tedy dle varianty III. Nesouhlasíme s využitím lokality pro bydlení.

Odůvodnění: Lokalita je dopravně špatně dostupná, pomocí veřejné hromadné dopravy prakticky neobslužitelná, jak dokazují realizovaná technická prověření.

G.3. Požadujeme odstranit plochy S - tenisové kurty v prostoru stávající zahrádkářské kolonie Kouty na území MČ Jundrov. Lokalitu řešte stabilizací funkce I - zahrádky.

Odůvodnění: Lokalita je v záplavovém území, které lze ochránit pouze za cenu velmi vysokých nákladů (výstavba hráze, navíc v poloze kolmo na proudnice toku). Je vhodnější neumísťovat do území trvalé stavby, jež by vyžadovaly nákladnou ochranu. Z tohoto pohledu se jeví jako vhodné stabilizovat zde stávající využití k zahrádkaření.

G.4. Požadujeme řešit plochy stávajících chatových oblastí v okolí Brněnské přehrady tak, aby regulativ neumožňoval postupné zastavování těchto pozemků a jejich intenzivní využívání nad míru, která je spojena s rodinnou rekreací. Navrhujeme zpřísnění regulativu funkční plochy R pro lokalitu Rekreční oblasti Brněnské přehrady následovně:

- omezit velikost zastavěné plochy jednotlivým rekreačním objektem na maximálně 25 m²,
- zvýšit minimální zastoupení zeleně v ploše i na jednotlivém pozemku na 90%,
- vypustit podmíněně přípustnou výjimku z regulativu minimálního plošného zastoupení zeleně (tj. vypustit větu „Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je v odůvodněných případech možné snížit, pokud je přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.“),
- omezit výšku zástavby na stupeň 1.

Požadujeme také zvážit možnost řešení výše uvedených rizik živelné zástavby stanovením

regulativu plošného uspořádání zástavby na stupeň x - bez další zástavby, nebo stupeň o - omezení do 10% výměry plochy i jednotlivého pozemku.

Odůvodnění: V území není vhodné podporovat další zastavování pro účely bydlení, byť by se tak dělo skrytě či dokonce nelegálně. Proto musí být regulační podmínky stanoveny tak, aby účinně omezovaly rozšiřování zástavby.

G.5. Požadujeme zpracovat do návrhu UPMB řešení prostoru Černovické terasy dle územní studie „Černovická terasa - Ekologický park“ (autoři: Ekologická dílna Brno ve spolupráci s Ateliérem ERA, 2008), varianta C.

Odůvodnění: Návrh je územně prověřen a umožňuje využít území pro atraktivní formy rekreačního využití.

G.6. Požadujeme řešit využití Žabovřeských luk pro veřejnou rekreaci, sport a plochy krajinné zeleně dle varianty II.

Odůvodnění: Řešení je citlivější k přírodnímu charakteru území, odpovídá dříve zpracované a projednané územní studii.

H. Veřejná vybavenost a bydlení, městská zeleň a ochrana přírody

H.1. Nesouhlasíme s vymezením ploch veřejné vybavenosti pro rozvoj ZOO do území maloplošného zvláště chráněného území. Požadujeme upravit plochy pro rozvoj ZOO tak, aby byly v souladu s vyhlášenými prvky ochrany přírody v dané lokalitě.

Odůvodnění: Koncept ve všech třech variantách nerespektuje vyhlášené maloplošné zvláště chráněné území a umožnil by stavební zásahy v plochách lesa, což považujeme za nepřijatelné.

H.2. Požadujeme řešit lokalitu parku na Kraví hoře na základě varianty II, resp. III, s možností stabilizace stávajících sportovních areálů (např. koupaliště).

Odůvodnění: Je třeba zachovat možnost využití této plochy především pro krátkodobou rekreaci široké veřejnosti.

H.3. Lokalitu bývalého vojenského areálu Lerchova (Str-1) požadujeme řešit dle varianty II, resp. III, jako plochy veřejné vybavenosti (společenské centrum lokálního významu) s možností stabilizace ploch pro služby (obchod s potravinami). Z hlediska intenzity využití území požadujeme nastavení regulativu plochy na stupeň 2, nikoli 3 jak je uvedeno v konceptu.

Odůvodnění: Bytová výstavba v této lokalitě navrhovaná dle varianty I v rámci plochy smíšené obytné, by výrazně zvýšila dopravní zatížení lokality a posílila nedostatek veřejné vybavenosti v území.

H.4. Plochu pod lomem Hády požadujeme ponechat v kategorii funkčního využití pro zemědělství a zahrádky dle varianty III. Nesouhlasíme s využitím pro masivní bytovou výstavbu dle varianty I.

Odůvodnění: Plocha není dobře dopravně napojena, aby umožňovala tak masivní bytovou výstavbu.

H.5. Zásadně nesouhlasíme s návrhem úpravy lokality mezi ulicemi Fillova a Okružní jako plochy přestavby s funkčním využitím W dle varianty II a III. Požadujeme respektovat řešení dohodnuté s místní veřejností v rámci projednávání výstupů Urbanistické studie s regulačními prvky „Obytný soubor Lesná - aktualizace“ (autoři RAW, 2010).

Odůvodnění: Aktualizace urbanistické studie Obytný soubor Lesná, zpracovaná v roce 2010 ateliérem RAW, podrobně prověřila únosné podmínky využití plochy v okolí stávajícího centra Obzor. Výsledek byl kladně projednán s místními občany. Zpracování jiného řešení do návrhu by bylo evidentním plýtváním veřejnými prostředky (znehodnocení práce financované z rozpočtu města Brna).

H.6. Požadujeme odstranění plochy pro teplovod z Jaderné elektrárny Dukovany z návrhu ÚPMB.

Odůvodnění: Záměr teplovodu z JEDu není technicky ani ekonomicky dostatečně prověřen a nemá oporu v platné Energetické koncepci města Brna. Jeho realizace by z vysokou

pravděpodobností vedla ke zvýšení cen tepla v Brně.

H.7. Požadujeme zpracování ploch zeleně do návrhu ÚPMB za účelem vytvoření pásů izolační zeleně podél dopravně nejzatíženějších komunikací ve městě (D1, D2, I/43, VMO apod.)

Odůvodnění: Izolační zeleň má nejen funkci protihlukovou, ale pomáhá také snižovat prašnost ovzduší. Přitom výsadba pásů izolační zeleně je v městském prostředí často esteticky vhodnějším řešením než výstavba protihlukových stěn.

H.8. Nesouhlasíme se stabilizací objektu technické infrastruktury T uvnitř vyhlášeného maloplošného zvláště chráněného území Stránská skála, které je navíc Evropský významnou lokalitou sítě Natura 2000.

Odůvodnění: Navrhované využití je v rozporu s požadavky na ochranu přírody v cenném území.

H.9. Lokalitu Černovického hájku a okolí stávajícího objektu prodejny Makro požadujeme řešit dle varianty III.

Odůvodnění: Varianta III nejlépe zachovává a rozvíjí přírodní hodnoty území.

H.10. Požadujeme zařazení pozemků p.č.2185, p. č.2183|6 a části parcely č.2183|1 v sousedství parku a přilehlého lesíku mezi ulicemi Ramešova-Hlaváčkova, vše v k.ú. Královo Pole, vše ve vlastnictví Statutárního města Brna, do ploch zeleně Z.

Odůvodnění: Pozemky slouží k rekreaci široké veřejnosti z okolí.

I. Zpracování prověřených řešení do návrhu ÚPMB

I.1. Požadujeme zpracovat do návrhu ÚPMB výstupy Územní studie s regulačními prvky „Obytný soubor Lesná - aktualizace“, zpracované Ateliérem RAW v roce 2010.

Odůvodnění: Studie byla důkladně projednána s občany a podrobně řešila všechny potřeby, které je nutné v území naplnit. Vycházela z aktuálnějších podkladů než koncept územního plánu.

I.2. Požadujeme do návrhu ÚPMB zpracovat všechny podněty a návrhy řešení vzešlé z Oponentního posudku územní studie Rozvojové území Brno-jih, zpracovaného v roce 2010 Asociací pro urbanismus a územní plánování.

Odůvodnění: Závěry oponentního posudku byly důkladně projednány s místními občany a vedení města Brna přislíbilo tyto závěry naplnit a promítnout do ÚPMB.

I.3. Požadujeme zpracovat do návrhu ÚPMB výstupy z Generelu odvodnění města Brna, včetně závazných technických požadavků na omezení odtoku dešťové vody z území.

Odůvodnění: Generel odvodnění, včetně protipovodňových opatření, byl zpracován a projednán s příslušnými orgány státní správy. Jím navržená řešení jsou tedy prověřena a měla by se stát součástí platného závazného ÚPMB. Jinak by došlo k maření vynaložených veřejných prostředků.

Za Klub Strany zelených v Zastupitelstvu města Brna

Mgr. Martin Ander, Ph.D.
předseda klubu