

## 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)**

*(z důvodu velkého počtu stránek je příloha C členěna do 8 svazků)*

### svazek č. 7

#### Vyhodnocení připomínek občanů

**Brno – Bohunice**  
**Brno – Bosonohy**  
**Brno – Bystrc**  
**Brno – Černovice**  
**Brno – Chrlice** (žádné připomínky)  
**Brno – Ivanovice**  
**Brno – Jehnice** (žádné připomínky)  
**Brno – jih**  
**Brno – Jundrov**  
**Brno – Kníničky**  
**Brno – Kohoutovice**  
**Brno – Komín**  
**Brno – Královo Pole**  
**Brno – Líšeň**  
**Brno – Maloměřice a Obřany**  
**Brno – Medlánky**  
**Brno – Nový Lískovec**  
**Brno – Ořešín**  
**Brno – Řečkovice a Mokrá Hora**  
**Brno – sever**  
**Brno – Slatina**  
**Brno – Starý Lískovec** (žádné připomínky)  
**Brno – střed**  
**Brno – Tuřany**  
**Brno – Útěchov** (žádné připomínky)  
**Brno – Vinohrady** (žádné připomínky)  
**Brno – Žabovřesky**  
**Brno – Žebětín**  
**Brno – Židenice**

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
27 P	0067157_11	LL	
32 P	0069343_11	MP	ID 27 P
33 P	0069350_11	MH	ID 27 P
35 P	0069661_11	MPHC o.s.	ID 27 P
36 P	0069713_11	JŽ	ID 27 P
37 P	0069675_11	VV	ID 27 P
38 P	0069686_11	JB	ID 27 P
39 P	0069693_11	MK	ID 27 P
40 P	0069700_11	IS	ID 27 P
41 P	0069706_11	HN	ID 27 P
42 P	0070960_11	JS	ID 27 P
43 P	0070976_11	JM	ID 27 P
49 P	0073482_11	MŠ	ID 27 P
50 P	0073478_11	MK	ID 27 P
57 P	0077906_11	MN	ID 27 P
58 P	0077155_11	JN	ID 27 P
66 P	0075114_11	PH	ID 27 P
67 P	0075094_11	MW	ID 27 P
68 P	0075091_11	MB	ID 27 P
69 P	0075081_11	JH	ID 27 P
70 P	0075065_11	PC	ID 27 P
71 P	0075063_11	MN	ID 27 P
72 P	0075058_11	ES	ID 27 P
73 P	0075049_11	JB	ID 27 P
74 P	0075038_11	PŽ	ID 27 P
75 P	0075026_11	FN	ID 27 P
76 P	0075439_11	MD	ID 27 P
77 P	0076228_11	MS	ID 27 P
78 P	0076237_11	MŠ	ID 27 P
79 P	0079206_11	SM	ID 27 P
80 P	0079199_11	JM	ID 27 P
86 P	0077781_11	MN	ID 27 P
87 P	0077790_11	IP	ID 27 P
88 P	0077801_11	MW	ID 27 P
89 P	0077808_11	FB	ID 27 P
90 P	0077832_11	HH	ID 27 P
91 P	0077821_11	PC	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
92 P	0077871_11	ML	ID 27 P
93 P	0077864_11	LS	ID 27 P
94 P	0077857_11	LV	ID 27 P
95 P	0077853_11	MS	ID 27 P
96 P	0077849_11	AC	ID 27 P
97 P	0077840_11	JC	ID 27 P
115 P	0081608_11	MM	ID 27 P
116 P	0081611_11	BF	ID 27 P
117 P	0081618_11	MM	ID 27 P
118 P	0081624_11	JŠ	ID 27 P
119 P	0081625_11	AŠ	ID 27 P
120 P	0081630_11	MF	ID 27 P
121 P	0081634_11	AP	ID 27 P
122 P	0081637_11	MH	ID 27 P
123 P	0081645_11	LJ	ID 27 P
124 P	0081652_11	LK	ID 27 P
125 P	0081662_11	JF	ID 27 P
126 P	0081664_11	HC	ID 27 P
127 P	0081668_11	RS	ID 27 P
128 P	0081672_11	JS	ID 27 P
129 P	0081677_11	BP	ID 27 P
130 P	0081679_11	AC	ID 27 P
131 P	0081700_11	RL	ID 27 P
132 P	0081704_11	SF	ID 27 P
133 P	0081712_11	MP	ID 27 P
134 P	0081716_11	ZR	ID 27 P
135 P	0081718_11	PK	ID 27 P
136 P	0081597_11	FJ	ID 27 P
137 P	0081607_11	KŠ	ID 27 P
138 P	0082838_11	JS	ID 27 P
139 P	0082832_11	LŠ	ID 27 P
140 P	0082828_11	LS	ID 27 P
141 P	0082825_11	HS	ID 27 P
142 P	0082822_11	JP	ID 27 P
143 P	0082816_11	LMP	ID 27 P
144 P	0082807_11	TP	ID 27 P
145 P	0082793_11	AM	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
146 P	0082791_11	JK	ID 27 P
147 P	0082784_11	EK	ID 27 P
148 P	0082777_11	AKI	ID 27 P
149 P	0082771_11	PJ	ID 27 P
150 P	0082761_11	JD	ID 27 P
151 P	0082756_11	OD	ID 27 P
152 P	0082749_11	MD	ID 27 P
153 P	0082841_11	HS	ID 27 P
154 P	0082843_11	LŠ	ID 27 P
155 P	0082900_11	FV	ID 27 P
171 P	0084434_11	DC	ID 27 P
203 P	0085516_11	MK	ID 27 P
204 P	0085517_11	GZ	ID 27 P
205 P	0086199_11	JV	ID 27 P
206 P	0085510_11	VW	ID 27 P
207 P	0085501_11	KK	ID 27 P
208 P	0085485_11	AK	ID 27 P
209 P	0085475_11	HL	ID 27 P
210 P	0085471_11	MB	ID 27 P
211 P	0085468_11	JA	ID 27 P
212 P	0085464_11	IN	ID 27 P
213 P	0085457_11	ML	ID 27 P
214 P	0085453_11	MP	ID 27 P
215 P	0085431_11	MR	ID 27 P
216 P	0085421_11	LL	ID 27 P
217 P	0085412_11	ML	ID 27 P
218 P	0085406_11	PS	ID 27 P
219 P	0085397_11	AV	ID 27 P
220 P	0085392_11	TD	ID 27 P
221 P	0085374_11	HN	ID 27 P
222 P	0085368_11	MN	ID 27 P
223 P	0085362_11	ON	ID 27 P
224 P	0085345_11	TT	ID 27 P
225 P	0085310_11	MM	ID 27 P
226 P	0085302_11	LN	ID 27 P
227 P	0085294_11	AR	ID 27 P
228 P	0085279_11	PR	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
229 P	0085266_11	AN	ID 27 P
230 P	0085259_11	JH	ID 27 P
231 P	0085243_11	DK	ID 27 P
232 P	0085231_11	HV	ID 27 P
233 P	0085212_11	PČ	ID 27 P
234 P	0085190_11	AS	ID 27 P
235 P	0085180_11	LS	ID 27 P
236 P	0085170_11	RL	ID 27 P
237 P	0085166_11	ML	ID 27 P
238 P	0085149_11	PFD	ID 27 P
239 P	0085125_11	JP	ID 27 P
241 P	0090168_11	RV	
265 P	0089220_11	BP, MK	
266 P	0089025_11	BO	ID 27 P
267 P	0088916_11	JL	ID 27 P
268 P	0095948_11	HŠ	ID 27 P
269 P	0095942_11	JJ	ID 27 P
270 P	0095899_11	JP	ID 27 P
271 P	0095893_11	HH	ID 27 P
272 P	0095882_11	OM	ID 27 P
273 P	0095873_11	KA	ID 27 P
274 P	0096033_11	TH	ID 27 P
275 P	0095971_11	PJ	ID 27 P
276 P	0095979_11	MH	ID 27 P
277 P	0095982_11	PB	ID 27 P
278 P	0095999_11	MŠ	ID 27 P
279 P	0096010_11	HS	ID 27 P
280 P	0096019_11	ŠŠ	ID 27 P
281 P	0096024_11	MB	ID 27 P
282 P	0096030_11	VŠ, MŠ	ID 27 P
283 P	0096039_11	MO	ID 27 P
287 P	0091198_11	DZ	
288 P	0091016_11	JH	ID 27 P
289 P	0091011_11	MČ	ID 27 P
290 P	0090913_11	BL	ID 27 P
406 P	0097420_11	BB	
407 P	0096240_11	JH	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
408 P	0105991_11	DJ	ID 27 P
409 P	0105998_11	LJ	ID 27 P
410 P	0091868_11	BZ	ID 27 P
411 P	0091933_11	LČ	ID 27 P
412 P	0091927_11	JV	ID 27 P
413 P	0091923_11	JK	ID 27 P
414 P	0091920_11	PR	ID 27 P
415 P	0091918_11	JT	ID 27 P
416 P	0091912_11	MN	ID 27 P
417 P	0091904_11	JA	ID 27 P
418 P	0091899_11	ZK	ID 27 P
419 P	0091886_11	EW	ID 27 P
420 P	0091884_11	MŠ	ID 27 P
421 P	0091872_11	MM	ID 27 P
422 P	0091849_11	ML	ID 27 P
423 P	0091851_11	VL	ID 27 P
424 P	0091856_11	PN	ID 27 P
425 P	0091858_11	MN	ID 27 P
426 P	0091863_11	AR	ID 27 P
427 P	0091865_11	JN	ID 27 P
428 P	0091951_11	TF	ID 27 P
429 P	0091947_11	EŠ	ID 27 P
430 P	0091945_11	VK	ID 27 P
431 P	0091943_11	DK	ID 27 P
432 P	0091940_11	MH	ID 27 P
433 P	0091936_11	ŠP	ID 27 P
434 P	0091785_11	ZJ	ID 27 P
435 P	0091788_11	JL	ID 27 P
436 P	0091794_11	ML	ID 27 P
437 P	0091797_11	KK	ID 27 P
438 P	0091798_11	ML	ID 27 P
439 P	0091806_11	JZ	ID 27 P
440 P	0091821_11	JC	ID 27 P
441 P	0091826_11	MP	ID 27 P
442 P	0091840_11	AK	ID 27 P
443 P	0091847_11	ZT	ID 27 P
444 P	0091212_11	MD	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
445 P	0091178_11	JH	ID 27 P
446 P	0091952_11	VM	ID 27 P
447 P	0091691_11	SP	ID 27 P
448 P	0091695_11	MU	ID 27 P
449 P	0091713_11	HK	ID 27 P
450 P	0091728_11	JS	ID 27 P
451 P	0091738_11	ER	ID 27 P
452 P	0091747_11	JH	ID 27 P
453 P	0091749_11	JJ	ID 27 P
454 P	0091760_11	MJ	ID 27 P
455 P	0091764_11	JR	ID 27 P
456 P	0091766_11	MK	ID 27 P
457 P	0091769_11	MK	ID 27 P
458 P	0091783_11	HC	ID 27 P
459 P	0091777_11	JN	ID 27 P
460 P	0093875_11	MH	ID 27 P
461 P	0093873_11	JH	ID 27 P
462 P	0091683_11	PS	ID 27 P
463 P	0093880_11	PM	ID 406 P
464 P	0093923_11	AO	ID 27 P
465 P	0093888_11	ZS	ID 27 P
466 P	0093921_11	LH	ID 406 P
467 P	0105367_11	JD	ID 27 P
468 P	0105357_11	MD	ID 27 P
469 P	0105350_11	JS	ID 27 P
470 P	0105347_11	MF	ID 27 P
471 P	0105342_11	JZ	ID 27 P
472 P	0105337_11	EZ	ID 27 P
473 P	0105335_11	NV	ID 27 P
474 P	0105333_11	MŠ	ID 27 P
475 P	0105328_11	VB	ID 27 P
476 P	0105326_11	DK	ID 27 P
477 P	0105302_11	JCh	ID 27 P
478 P	0105300_11	AM	ID 27 P
479 P	0105295_11	PM	ID 27 P
480 P	0105290_11	VZ	ID 27 P
481 P	0105289_11	JN	ID 27 P

<b>MČ BRNO-BOHUNICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>482 P</b>	0105286_11	EM	ID 27 P
<b>483 P</b>	0105281_11	ML	ID 27 P
<b>484 P</b>	0105269_11	MK	ID 27 P
<b>485 P</b>	0105257_11	ŠH	ID 27 P
<b>486 P</b>	0105256_11	PL	ID 27 P
<b>487 P</b>	0105253_11	MK	ID 27 P
<b>488 P</b>	0105248_11	VL	ID 27 P
<b>489 P</b>	0105244_11	ML	ID 27 P
<b>490 P</b>	0105242_11	RJ	ID 27 P
<b>491 P</b>	0105239_11	VC	ID 27 P
<b>492 P</b>	0105238_11	IK	ID 27 P
<b>493 P</b>	0105075_11	MK	ID 27 P
<b>494 P</b>	0105073_11	PJ	ID 27 P
<b>495 P</b>	0105071_11	KH	ID 27 P
<b>496 P</b>	0105061_11	RK	ID 27 P
<b>497 P</b>	0096051_11	JI, MI, MŠ, LŠ, MC, AC	ID 27 P
<b>498 P</b>	0098988_11	MH	ID 27 P
<b>499 P</b>	0091009_11	JČ	ID 27 P



- 27P
- 32P
- 33P
- 35P MPHC o.s.
- 36P
- 37P
- 38P
- 39P
- 40P
- 41P
- 42P
- 43P
- 49P
- 50P
- 57P
- 58P
- 66P
- 67P
- 68P
- 69P
- 70P
- 71P
- 72P
- 73P
- 74P
- 75P
- 76P
- 77P
- 78P
- 79P
- 80P
- 86P
- 87P
- 88P
- 89P
- 90P
- 91P
- 92P
- 93P
- 94P
- 95P
- 96P
- 97P
- 115P
- 116P
- 117P
- 118P
- 119P
- 119P
- 120P

- 121P
- 122P
- 123P
- 124P
- 125P
- 126P
- 127P
- 128P
- 129P
- 130P
- 131P
- 132P
- 133P
- 134P
- 135P
- 136P
- 137P
- 138P
- 139P
- 140P
- 141P
- 142P
- 143P
- 144P
- 145P
- 146P
- 147P
- 148P
- 149P
- 150P
- 151P
- 152P
- 153P
- 154P
- 155P
- 171P
- 203P
- 204P
- 205P
- 206P
- 207P
- 208P
- 209P
- 210P
- 211P
- 212P
- 213P
- 214P
- 215P
- 216P

<b>217P</b>	
<b>218P</b>	
<b>219P</b>	
<b>220P</b>	
<b>221P</b>	
<b>222P</b>	
<b>223P</b>	
<b>224P</b>	
<b>225P</b>	
<b>226P</b>	
<b>227P</b>	
<b>228P</b>	
<b>229P</b>	
<b>230P</b>	
<b>231P</b>	
<b>232P</b>	
<b>233P</b>	
<b>234P</b>	
<b>235P</b>	
<b>236P</b>	
<b>237P</b>	
<b>238P</b>	
<b>239P</b>	
<b>266P</b>	
<b>267P</b>	
<b>268P</b>	
<b>269P</b>	
<b>270P</b>	
<b>271P</b>	
<b>272P</b>	
<b>273P</b>	
<b>274P</b>	
<b>275P</b>	
<b>276P</b>	
<b>277P</b>	
<b>278P</b>	
<b>279P</b>	
<b>280P</b>	
<b>281P</b>	
<b>282P</b>	
<b>283P</b>	
<b>288P</b>	
<b>289P</b>	
<b>290P</b>	
<b>407P</b>	
<b>408P</b>	
<b>409P</b>	
<b>410P</b>	
<b>411P</b>	
<b>412P</b>	

- 413P
- 414P
- 415P
- 416P
- 417P
- 418P
- 419P
- 420P
- 421P
- 422P
- 423P
- 424P
- 425P
- 426P
- 427P
- 428P
- 429P
- 430P
- 431P
- 432P
- 433P
- 434P
- 435P
- 436P
- 437P
- 438P
- 439P
- 440P
- 441P
- 442P
- 443P
- 444P
- 445P
- 446P
- 447P
- 448P
- 449P
- 450P
- 451P
- 452P
- 453P
- 454P
- 455P
- 456P
- 457P
- 458P
- 459P
- 460P
- 461P
- 462P

464P  
465P  
467P  
468P  
469P  
470P  
471P  
472P  
473P  
474P  
475P  
476P  
477P  
478P  
479P  
480P  
481P  
482P  
483P  
484P  
485P  
486P  
487P  
488P  
489P  
490P  
491P  
492P  
493P  
494P  
495P  
496P  
497P  
498P  
499P

**Připomínka – požadavek na takové řešení ÚP, které umožní vybudování duchovně vzdělávacího centra a zřízení lesoparku na pozemcích p.č. 1186, 1187/3, 1179/6, 1193/48, 72, 74, 1193/4, 1182/2, 1193/75 v k.ú. Bohunice, na p.č. 1193/48 objekt jako zázemí uvedeného zařízení a na p.č.1186 výstavbu kaple.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Z hlediska potřeb pro pohřbívání je vhodné řešit lokalitu Be-10 dle výchozí var. II konceptu jako maximální plochu veřejné vybavenosti V, tzn. zachovat rezervu pro rozšíření hřbitova v dostatečném rozsahu. Požadavkem namítajících je umožnit na vlastních pozemcích a na pozemcích v majetku SMB, na části plochy pro veřejné pohřebiště v lokalitě Be-10, vybudování duchovního centra s lesoparkem. Tento záměr je svojí povahou (zařízení veřejné vybavenosti pro církevní účely) a je slučitelný s využitím plochy veřejné vybavenosti pro veřejné pohřebiště. Regulativ pro plochu veřejné vybavenosti V/-/h výstavbu duchovního centra umožňuje, tak lze obecně konstatovat, že je požadavku v II var. konceptu vyhověno.

Pořizovatel v Návrhu ÚPmB dává pokyn řešit lokalitu Be-10 dle výchozí II, vyjma plochy firmy Surfin s.r.o. a pozemků SMB severně areálu fy Surfin, která bude vymezena v souladu se stávajícím využitím jako stabilizovaná plocha W/v2 dle var. I.

Požadavku uvedenému v připomínce bude vyhověno částečně tak, že v Návrhu ÚPmB bude převzata návrhová plocha V v rozsahu dle výchozí var. II konceptu upravenou dle výše uvedeného.

Pořizovatel dále vyhodnocuje u plochy D/v3 v ulici Ukrajinská nevhodný výškový regulativ s ohledem na přímou návaznost na rozvojovou část veřejného pohřebiště. Pořizovatel proto dává pokyn upravit specifikaci na D/v2 s výškovou úrovní do 10 m tak, jak je vymezena u zastavitelných ploch v jižní části lokality Be-10 při ulici Lány.

***Připomínce se vyhovuje částečně v rozsahu uvedeném ve stanovisku.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Be-10 řešte dle var. II, vyjma plochy firmy Surfin s.r.o. a pozemků SMB severně areálu fy Surfin, kterou vymezte jako stabilizovanou plochu W/v2 dle var. I.

Při ulici Ukrajinské upravte specifikaci plochy D/v3 na D/v2 s výškovou úrovní do 10 m tak, jak je vymezena u zastavitelných ploch v jižní části lokality Be-10 při ulici Lány.

**241P****Připomínka – požadavek na zařazení ulic Lány a Vyhlídalova do plochy veřejné obsluhy území, nikoli jako tranzitní komunikace****Stanovisko pořizovatele:**

Dopravní systém lokality vychází ze stávajícího ÚPmB, dle kterého je v ulicích Lány a Vyhlídalova vedena trasa pro automobilovou dopravu – sběrná komunikace. Dle výkresu „Hromadná doprava osob“ je v ulicích Lány - Vyhlídalova – Dvořiště - Osová vedena významná trasa nekolejové MHD.

Koncept ÚPmB vyhodnotil a upravil ve všech variantách způsob obsluhy území podle stávajícího ÚPmB s následujícími úpravami: komunikace v ulici Čenka Růžičky byla přerazena do systému veřejné obsluhy území; komunikace v ulicích Ukrajinská a Dvořiště byly zařazeny do systému komunikací funkční skupiny C – obslužné místní komunikace (plní obslužnou funkci, zpřístupňují pozemky a objekty, tranzitní doprava je nežádoucí a vedení veřejné dopravy na těchto komunikacích je možné).

Vlastní organizace dopravy, tzn. umístění dopravního značení a zpomalovacích prvků nejsou předmětem řešení ÚPmB.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**265P****Připomínka – požadavek na zachování současného stavu, tzn. využití pozemku mezi ulicí Pod nemocnicí a Jihlavská jako plochy městské zeleně****Stanovisko pořizovatele:**

Předmětná lokalita je v současné době řešena změnou ÚPmB B29/09-I s cílem vymezení plochy stabilizované zeleně dle skutečného stavu tam, kde se nachází vzrostlá zezeň, avšak ponechat možnost zástavby na malé východní části dnes nezastavěné plochy. V souvislosti s touto změnou pořizovatel dává pokyn lokalitu Be-4 řešit dle var. II, tj. západní část ponechat jako plochu W/v4 a plochu dopravy D/v3, střední část vymezení v rozsahu stávající vzrostlé zeleně jako souvislou plochu stabilizované zeleně a malou východní část řešit jako plochu smíšenou obytnou C. V kontinuitě s platným ÚPmB je třeba také vymezení podél ulice Jihlavské až po ulici Na pískové cestě plochu přestavby C a rozšířit tím lokalitu Be-4. Plocha smíšená obytná C lépe reaguje na dopravní zatížení území podél městské třídy - ulice Jihlavské a souvisí s obecným požadavkem na koncepční vymezení těchto ploch kolem městských tříd.

***Připomínce se vyhovuje v rozsahu prověření ponechání plochy zeleně.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Be-4 řešte dle var. II, tj. západní část ponechte jako plochu W/v4 a plochu dopravy D/v3, ve střední části vymezení v rozsahu stávající vzrostlé zeleně plochu stabilizované zeleně a malou východní část (východně od lesního porostu) vymezení jako plochu smíšenou obytnou C. V rozsahu dle platného ÚPmB rozšířte lokalitu Be-4 o území podél ulice Jihlavské až po ulici Na pískové cestě jako plochu přestavby C. Uveďte tím do souladu koncepční vymezení ploch C kolem městské třídy. Současně při návrhu řešení lokality Be-4 zohledněte pořizovanou změnu ÚPmB B2/15-0.



**287P**

**Požadavek – v lokalitě Be-5 (a podobných v MČ Bohunice) využití na zeleň. Komerční využití považuje za dostatečně saturovanou a upozorňuje na nedostatečnou infrastrukturu pro další zástavbu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Lokalita Be-5 je dle všech variant konceptu určena pro stavební využití a drží kontinuitu s platným ÚPmB. Prodloužení tramvajové trati do Campusu MU je sledováno dle var. I., která celou lokalitu Be-5 vymezuje pro komerční využití W a bez omezení plochou dopravní podél ul. Jihlavské (na rozdíl od variant II a III). Toto řešení vytvoří návaznost obytného území k budoucímu západnímu vstupu a rozvojové ploše ústředního hřbitova. Urbanizace tohoto území je dlouhodobě sledována a to zejména s ohledem na nutnost dořešení nového nástupu na ústřední hřbitov a návaznost na kapacitní kolejovou MHD, která zajišťuje dobrou dopravní dostupnost. Z těchto důvodů pořizovatel dává pokyn při Návrhu ÚPmB v rozvojové lokalitě Be-5 vycházet z var. I.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu rozvojové lokality Be-5 vycházejte z var. I.

**406P**  
**463P**  
**466P**

**Připomínka – návrh na vybudování kaple a parku v severní části pozemku parc. č. 1186 k.ú. Bohunice a centrum pro duchovní a vzdělávací aktivity centra na pozemcích parc. č. 1185/1, 1186, 1187/3, 1187/4, 1193/48, 1193/51, 1193/52, 1193/72 k.ú. Bohunice.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Z hlediska potřeb pro pohřbívání je vhodné řešit lokalitu Be-10 dle výchozí var. II konceptu jako maximální plochu veřejné vybavenosti V, tzn. zachovat rezervu pro rozšíření hřbitova v dostatečném rozsahu. Požadavkem namítajících je umožnit na vlastních pozemcích a na pozemcích v majetku SMB, na části plochy pro veřejné pohřebiště v lokalitě Be-10, vybudování duchovního centra s lesoparkem. Tento záměr je svojí povahou (zařízení veřejné vybavenosti pro církevní účely) a je slučitelný s využitím plochy veřejné vybavenosti pro veřejné pohřebiště. Regulativ pro plochu veřejné vybavenosti V/-/h výstavbu duchovního centra umožňuje. Pořizovatel proto dává pokyn řešit lokalitu Be-10 dle var. II, vyjma plochy firmy Surfín s.r.o. a pozemků SMB severně areálu fy Surfín, která bude vymezena v souladu se stávajícím využitím jako stabilizovaná plocha W/v2 dle var. I.

Požadavku uvedenému v připomínce bude vyhověno částečně tak, že v Návrhu ÚPmB bude převzata návrhová plocha V v rozsahu dle výchozí var. II konceptu upravenou dle výše uvedeného. Pořizovatel dále vyhodnocuje u plochy D/v3 v ulici Ukrajinská nevhodný výškový regulativ s ohledem na přímou návaznost na rozvojovou část veřejného pohřebiště. Pořizovatel proto dává pokyn upravit specifikaci na D/v2 s výškovou úrovní do 10 m tak, jak je vymezena u zastavitelných ploch v jižní části lokality Be-10 při ulici Lány.

***Připomínce se vyhovuje částečně v rozsahu uvedeném ve stanovisku.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Be-10 řešte dle var. II, vyjma plochy firmy Surfín s.r.o. a pozemků SMB severně areálu fy Surfín, kterou vymezte jako stabilizovanou plochu W/v2 dle var. I.

Při ulici Ukrajinské upravte specifikaci plochy D/v3 na D/v2 s výškovou úrovní do 10 m tak, jak je vymezena u zastavitelných ploch v jižní části lokality Be-10 při ulici Lány.

MČ BRNO-BOSONOHY OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j. <i>osobní údaje</i>		
392 P	0095747_11	AH	

**392P**

- 1. Nesouhlasí s žádnou variantou, vytýká nerespektování rovnosti vlastnických práv a nadřazování vlastnických zájmů města nad vlastnická práva ostatních osob na území města Brna.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Ve smyslu ust. § 192 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve spojení s ust. § 37 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, nesplňuje takto podaná námitka požadované náležitosti. Obsah námítky není dostatečně určitý natolik, aby ji bylo možno uspokojivě vypořádat. Podatelka námítky rovněž neuvádí své konkrétní soukromé zájmy spojené s vlastnictvím blíže neidentifikovaných nemovitostí na území města Brna, jež měly být variantami konceptu upozaděny ve prospěch vlastnických zájmů statutárního města Brna. K tomu lze dodat následující.

Ve smyslu ust. § 18 odst. 2 a 3 stavebního zákona je úkolem orgánu územního plánování koordinovat a vyvažovat veřejný zájem se záměry všech subjektů. Ty mohou být ovládány jak zájmy soukromými tak i zájmem veřejným. Součástí tohoto úkolu je za pomoci nástrojů a postupů územního plánování vyvažovat mezi sebou rovněž i jednotlivé soukromé zájmy. K možnosti seznámit se s těmito jednotlivými soukromými zájmy slouží jako prostředek institut připomínek a zejména námitek. Bez obdržení jakékoliv konkrétní či věcné zpětné vazby od veřejnosti a vlastníků dotčených nemovitostí je nemožné seznámit se s jednotlivými soukromými záměry a dle jejich relevance je poté vyvážit jak se zájmy veřejnými, tak i se zájmy ostatních soukromých subjektů. Pro doplnění je ještě třeba uvést, že vlastnictví zavazuje, tzn. že vlastnické právo jednoho končí tam, kde práva ostatních začínají a že vlastnické právo je sice právem absolutním ale ne absolutistickým a je vždy omezeno právy ostatních.

*Připomínce se nevyhovuje.*

- 2. Jako vlastník nemovitostí v katastru Bosonoh vznáší námítky do všech navrhovaných variant řešení tohoto území.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Vzhledem k tomu, že nejsou jednotlivé námítky k variantám konceptu specifikovány, nelze na tuto námitku reagovat. V případě, kdyby byly požadavky uvedeny, tak by jim bylo možné podle obsahu případně vyhovět, nebo vyhovět pouze z části.

*Námítce se nevyhovuje.*

<b>MČ BRNO-BYSTRC</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>65 P</b>	0079116_11	AM	
<b>110 P</b>	0086659_11	ZK	
<b>111 P</b>	0086666_11	AK	
<b>112 P</b>	0086679_11	RK	
<b>195 P</b>	0089989_11	AZ	
<b>196 P</b>	0089994_11	AZ	
<b>197 P</b>	0090000_11	AZ	
<b>252 P</b>	0090216_11	RK	
<b>291 P</b>	0098847_11	JZ	
<b>306 P</b>	0099071_11	IK	
<b>372 P</b>	0094841_11	Sdružení pro ekobydlení, JF, VP, PF	
<b>1644 P</b>	0095963_11	PP	
<b>1645 P</b>	0095961_11	AP	
<b>1945 P</b>	0111148_11	DV	

**65P****Připomínka:**

- **Proti komerční vybavenosti v oblasti „Horního náměstí“, požadavek na ponechání plochy pro park.**
- **Proti vedení R43 dle var. I a II Konceptu ÚP přes Bystrc.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Pro rozvojovou lokalitu Bc-3 při ulici Kamechy a Lýskova byla zpracovaná na základě požadavku MČ Brno-Bystrc územní studie Bystrc II- Západ (Ing. arch. Kaněk, 2015), Tato ÚS navrhla v území plochu veřejné vybavenosti bez regulace výškové úrovně zástavby pro realizaci záměru MČ. Proto pořizovatel dává pokyn v návrhu nového ÚPmB řešit využití území dle této studie a navrhnout vhodnou výškovou úroveň zástavby dle připravovaného záměru MČ Brno-Bystrc.

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zpracovat v souladu se ZÚR JMK.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Bc-3 dle varianty II řešte v souladu s územní studií Bystrc II-Západ (Ing. arch. Kaněk, 2015) a navrhněte vhodnou výškovou úroveň zástavby dle připravovaného záměru MČ Brno-Bystrc.

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**110P**

**Připomínka – proti var. III bez R43 na území města a proti vedení „Boskovickou brázdou“ z důvodů nevhodné konfigurace terénu, předpokládané nízké dopravní zátěže. Souhlas s dokončením rozestavěné R43 v původní bystrcké trase dle var. I a II Konceptu ÚP.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zpracovat v souladu se ZÚR JMK.

S ohledem na výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a předpoklady demografického vývoje se obecně vychází z varianty II konceptu, která je variantou vyváženou. Tam, kde je odlišný požadavek od dotčených orgánů, odborů MMB, odborů JMK, zástupců veřejnosti a obyvatel na dopracování návrhu oproti variantě II, jsou navrhovány pokyny pro dopracování.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**111P**

**Připomínka – proti var. III bez R43 na území města a proti vedení „Boskovickou brázdou“, městu hrozí tzv. nulová varianta, která by způsobila stagnaci rozvoje města a dopravní kolaps. Souhlas s dokončením rozestavěné R43 v původní bystrcké trase dle var. I a II Konceptu ÚP.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zpracovat v souladu se ZÚR JMK.

S ohledem na výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a předpoklady demografického vývoje se obecně vychází z varianty II konceptu, která je variantou vyváženou. Tam, kde je odlišný požadavek od dotčených orgánů, odborů MMB, odborů JMK, zástupců veřejnosti a obyvatel na dopracování návrhu oproti variantě II, jsou navrhovány pokyny pro dopracování.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se ne vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).



**112P****Připomínka – proti var. III bez R43 na území města.****Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 (v bystrcké stopě) v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zpracovat v souladu se ZÚR JMK.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**195P**

**Připomínka: oddělit automobilovou obsluhu západních částí Brna (obchvaty) od tranzitní dopravy z jihu na severozápad Moravy a severovýchod Čech – vést kolem Masarykova okruhu a „Boskovickou brázdou“.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zapracovat v souladu se ZÚR JMK.

S ohledem na výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a předpoklady demografického vývoje se obecně vychází z varianty II konceptu, která je variantou vyváženou. Tam, kde je odlišný požadavek od dotčených orgánů, odborů MMB, odborů JMK, zástupců veřejnosti a obyvatel na dopracování návrhu oproti variantě II, jsou navrhovány pokyny pro dopracování.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**196P** 

**Připomínka: místo silničního propojení Bystrc – Komín – Medlánky malokapacitní tramvajové spojení.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Návrh na malokapacitní tramvajové spojení Komín – Medlánky nebylo předmětem Zadání a rovněž nebyla zpracovatelem konceptu ÚPmB vyhodnocena nutnost propojení těchto městských částí kolejovou dopravou, proto není součástí žádné varianty.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**197P****Připomínka – požadavek na dopravní obsluhu VHD ke „komínskému vstupu“ do Zoologické zahrady v případě rozšíření ZOO o „Safari“.****Stanovisko pořizovatele:**

Návrh obsluhy nového vstupu do ZOO – Safari veřejnou hromadnou dopravou je možný prostřednictvím komunikačního propojení Komín – Medlánky.

Ve výkrese „S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma“ je zobrazeno pouze vedení páteřních autobusových linek MHD. Vlastní obsluha předmětného území je součástí organizace dopravy, v tomto případě nemá územní průmět a není tedy předmětem řešení územního plánu.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**252P****Připomínka:**

1. **Nesouhlas s Kn-8 dle var II – návrh zastavění mezi sídlištěm Komín, přírodní památkou Netopýrky a letištěm Medlánky.**
2. **Nesouhlas s rozšířením zástavby nákupní zóny kolem areálu OBI.**
3. **Nesouhlas s rozšířením silničního průtahu Bystřec – Komín – Medlánky.**

**Ad 1****Stanovisko pořizovatele:**

Vymezení návrhové plochy městské zeleně Z v severní části rozvojové lokality Kn-8 dle var.I koresponduje s rozvojem potřeb rekreačního zázemí obyvatel města v přírodě blízkém prostředí v návaznosti na plochy bydlení. Navržená plocha městské zeleně tvoří pozvolný přechod mezi obytným územím a volnou krajinou, naváže na vodní a vodohospodářskou plochu a bude ukončena biokoridorem LBK 39. Přívalové vody Komínského potoka budou zachycovány v retenčním prostoru tvořeném tzv. suchým poldrem (plocha H), který bude vhodně doplněn přírodní zázemím plochy městské zeleně Z. Celý tento systém řeší funkční protipovodňovou ochranu území a posiluje retenční schopnost krajiny. MŽP jako dotčený orgán zaštiťující zájmy ochrany ZPF a ŽP požaduje lokalitu Kn-8 nezastavovat, preferuje dopracování návrhu dle var.I. S ohledem na tyto požadavky, avšak při zachování právních vztahů a kontinuity s platným ÚPmB, pořizovatel dává pokyn lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymežit pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB. Severní část lokality bude řešena dle var. I. jako plocha Z, tzn. je součástí veřejně prospěšné stavby Pv-932/m s možností uplatnění předkupního práva ve prospěch SMB. Do doby realizace cílového stavu lze v předmětné ploše zachovat stávající využití jako ZPF.

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymezte pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB, zbývající severní část řešte dle var. I. jako plochu Z.

**Ad 2****Stanovisko pořizovatele:**

Dle Zadání ÚP k současným problémům občanské vybavenosti ve městě Brně patří výstavba velkých obchodních center a neustálý tlak na výstavbu dalších, která daleko převýšila veškerá očekávání s výraznými důsledky na dopravu. Tento nedostatek se promítá do stanovených cílů Zadání, které požaduje zachování kontinuálně hierarchicky rozvíjené struktury města a jeho center (lokální centra, centra městských částí, střed města a v rozvojových osách urbanistické struktury) jako přirozených lokalit koncentrace zařízení občanské vybavenosti. Požadavkem na řešení je občanskou vybavenost komerčních zájmů lokalizovat za předpokladu zamezení nadměrnému přetěžování rozhodujících komunikací nově generovanou automobilovou dopravou, komerční zařízení lokalizovat v pěší dostupnosti a ve vazbě na MHD. Zařízení nadměstská je třeba umísťovat s vazbou na základní komunikační systém.

Vývoj v oblasti maloobchodu mapuje Průzkum maloobchodní sítě (zprac. Geografický ústav MU - poslední průzkum z r. 2009). Tento dokument upozorňuje na zvyšující se negativní vlivy těchto zařízení na strukturu maloobchodu i na dopravní zátěž, projevující se v centrální části města i v jeho okrajových částech.

Území mezi ulicí Kníničskou a nově navrženou propojkou Komín – Medlánky – Ivanovice (u stávajícího nákupního areálu s obchodním centrem OBI), které zahrnuje rozvojovou lokalitu Kn-4 a v němž je v Konceptu ÚP vymezena plocha nákupních a zábavních center a

zvláštních areálů X/a2, zabezpečuje lokalizaci nadmístní vybavenosti, s profilací okrskové maloobchodní jednotky pro okrajovou část Brna a několik přilehlých obcí. Plochy pro nákupní a zábavní centra a zvláštní areály X se vymezují výhradně ve vazbě na kapacitní komunikace. Tento požadavek však v dané lokalitě nelze splnit.

Využití části rozvojové lokality Kn-4 pro plochy sportu S vycházelo z územní studie Rekreační zóna Svratecké údolí, jejímž účelem bylo vyhodnotit současné fungující sportovně – rekreační zařízení včetně prověření možnosti umístění významnějších sportovně rekreační aktivit, v tomto případě areálu pro cyklistiku - velodrom. Vzhledem k tomu že územní studie pořízená v roce 2008 prověřila umístění velodromu v lokalitě při ulici Hněvkovského, na pozemcích v majetku města Brna k tomuto účelu prozatím rezervovaných, není třeba dále sledovat původní, nyní již překonanou koncepci. Bývalý areál JZD je nutné opětovně vyhodnotit pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

V severní části lokality Kn-4 navazující na stabilizované plochy bydlení jsou vymezeny plochy bydlení. Do jižní části, kde se mísí komerční a výrobní aktivity, není vhodné bydlení ve formě ploch smíšených obytných C dále rozšiřovat.

S ohledem na uvedené okolnosti pořizovatel dává pokyn oproti 3 variantám Konceptu k novému vymezení (vyjma nezměněné severní části pro bydlení). V sousedství lokality Kn-4 budou stabilizované plochy vymezeny – severní část (areál OBI a Penny market) jako plocha W/a2 (odpovídá platnému ÚPmB) a jižní část (areál Sika) jako plocha E/a2. Lokalita Kn-4 (mimo plochy bydlení) bude vymezena jako plocha komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek v severozápadní části lokality), plocha lehké výroby E/a2 (ve střední části). Lokalita bývalého JZD bude opětovně vyhodnocena pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Toto nové vymezení zajistí stabilizaci stávajících komerčních ploch a umožní zachování i rozvoj lehké výroby v areálu zahradnictví a areálu bývalého areálu JZD. Nová specifikace reflektuje dobré pokrytí maloobchodu pro Komín, Bystrc, Kníničky i okolní přilehlé obce a to jak ve stabilizovaných plochách, tak i dostatečnou nabídku návrhových ploch s preferencí spíše většího množství menších komerčních zařízení. Toto řešení je v souladu jak s požadavky vlastníků pozemků, tak i částečně s vyjádřením MČ a vyhovuje i obsahu věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti.

***Připomínce se vyhovuje.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

V rozvojové lokalitě Kn-4 (vyjma severní části pro bydlení, kterou ponechte beze změn) nově vymezte a rozdělte severní část návrhové plochy X/a2 na návrhovou plochu komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek) a návrhovou plochu lehké výroby E/a2 (ve střední části lokality) a v lokalitě bývalého areálu JZD opětovně vyhodnoťte území pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Stávající areál OBI vymezte jako stabilizovanou plochu W/a2 a stávající areál SIKKA vymezte jako stabilizovanou plochu E/a2.

### **Ad 3**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Rozvoj města se dlouhodobě projevuje urbanizací podél historických radiál vedoucích z centra města např. směrem na Bystrc – Veveří a Královo Pole – Kuřim. Historicky založený dopravní systém města je radiálně okružní, což znamená neustále hledání koridorů pro přímé vazby rozrůstajících se okrajových částí města. Jedním z těchto koridorů jsou úseky VMO, další pak Královopolská – Skácelova – Husitská. Úkolem konceptu bylo tedy najít přímou vazbu mezi rozrůstajícími se Ivanovicemi, Řečkovici, Medláňkami na straně jedné a Komínem,

Kníničkami a Bystřicí na straně druhé. Jediný disponibilní koridor pro převážné využití lokálními vztahy byl nalezen na stávajících polních cestách mezi Komínem a Medlánkami.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

**291P**

**Připomínka – proti dalšímu rozšiřování rozvojových ploch Bc - 11, (var.I), Bc-11 a Bc-7 (var.II a III), Ky-2 a Ky-9 ve všech variantách z důvodů nevyužití ani stávajících rekreačních objektů (hotel Kozí Horka, hotel Rakovec) a z důvodů závleku další automobilové dopravy.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Na pravém břehu přehrady je vymezena rozvojová lokalita Kozí Horka. Tato lokalita je dle konceptu ÚP vymezena pro rekreaci R/d2 a plochu dopravní infrastruktury, tj. pro veřejné parkoviště. Pořizovatel dává pokyn řešit lokalitu Bc-7 dle var II jako plochu rekreace R/d2 a plochu dopravní infrastruktury s úpravami zohledňujícími vlastnické vztahy.

Způsob využití plochy R/d2, který nevyklučuje stávající způsob využití, jako pozemků se stavbami pro individuální rekreaci, je určen následujícím regulativem:

„Podmínky využití ploch rekreace

*Hlavní je využití pro rekreaci.*

*Přípustné je využití pro sport a využití podmiňující nebo doplňující hlavní využití.*

*Podmíněně přípustné je využití, které nesouvisí s hlavním využitím a které zároveň podstatně neomezuje hlavní využití nebo nesnižuje kvalitu prostředí pro hlavní využití.*

*Nepřípustné jsou stavby pro bydlení a jakékoliv využití, podstatně omezující hlavní využití.*

Zastoupení zeleně v plochách rekreace

*Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu v zastavitelných plochách je stanoveno v rozsahu 85 % pro celou plochu a zároveň pro jednotlivý pozemek. Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je v odůvodněných případech možné snížit, pokud je přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.*

Specifikace způsobu využití ploch rekreace

*Plochy rekreace, které jsou určeny pro konkrétní způsob využití, jsou v grafické části označeny za kódem funkce přidaným písmenem, které určuje jeho specifikaci:*

*-/i plochy se stavbami výhradně pro rodinnou rekreaci“*

Z hlediska plošného uspořádání zástavby je v ploše R/d2 navrženo uspořádání rodinné volné a předpokládá se drobné měřítko staveb, což vyplývá z pravidel pro uspořádání zástavby (budovy jsou na pozemcích umístěny volně, ve skupinách nebo v řadách, jejich umístění zpravidla respektuje jednotnou stavební čáru vzhledem k veřejnému prostranství, jednotlivé budovy, skupiny nebo řady budov musí svými proporcemi odpovídat proporcím zástavby rodinných domů). Drobné měřítko staveb v ploše R/d2 je dále zaručeno výškovou úrovní 2 (3 – 10m). Charakter území a stanovené regulace jsou zárukou pohody rekreačního využití území.

Lokalita Bc – 11 je v konceptu ÚP vymezena jako plocha S/a2, kde je hlavní využití pro sport a pohybovou rekreaci, což je v souladu s potřebami využívání území v rekreační oblasti Brněnské přehrady. Plocha Bc-11 umožňuje rozšíření stávajících služeb a zkulturnění centrálního nástupního prostoru. Pořizovatel dává pokyn plochy mezi Rakoveckou a přehradou tj. v oblasti centrálního nástupního prostoru přehrady, řešit dle var. II v souladu s výchozí variantou pro zpracování návrhu ÚP.

Na levém břehu přehrady v k.ú. Kníničky jsou vymezeny rozvojové lokality Ky-2 a Ky-9. Pořizovatel dává pokyn lokalitu Ky-2 řešit v souladu s požadavkem MČ Kníničky dle platného ÚPmB. S ohledem na snahu o zachování rekreačního charakteru Brněnské přehrady a omezení dalšího rozšiřování zástavby pořizovatel dává pokyn lokalitu Ky-9 vymezenou v souladu se stávajícím využitím jako plochu stabilizovanou R/d1/i.



Pro oblast Brněnské přehrady byla pořízena Územní studie Rekreační oblast Přehrada - výsledný návrh (Atelier ERA, 2013). S ohledem na zpracovanou územní studii je potřeba v návrhu nového ÚPmB využití území také zkoordinovat s touto studií.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na nerozšiřování dalších rozvojových ploch zachováním stavu dle platného ÚPmB na části lokality Bc-7 (dle var. II), v lokalitě Ky-2 a Ky-9; ve zbývající části se připomínce nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Bc-7 řešte dle var II jako plochu přestavby pro rekreaci R/d2 a plochu dopravní infrastruktury pro parkování s úpravou: plochy pro parkování v lokalitě Bc-7 budou v jižní části lokality ponechány v rozsahu ploch pro parkování dle platného ÚPmB avšak s ohledem na vlastnické vztahy bez p.č. 4346/1, 4349/4 a 4343 k.ú. Bystrc (tj. dle skutečného stavu vymezeného parkoviště) a v severní části lokality na pozemcích p.č. 4476/1, 4462/1, 4459/1 a 4459/4 v k.ú. Bystrc, které jsou ve vlastnictví města Brna.

Plochy, které jsou v platném ÚPmB vymezeny jako plochy SO (mimo pozemky v pro parkování ve vlastnictví SMB) budou agregovány do plochy Rd/2, která umožňuje využití i pro doplňkové služby včetně restauračního zařízení v souladu s regulativy.

Lokalitu Ky-2 řešte dle platného ÚPmB a vymezte veškerá technická zařízení související s provozem vodního díla „Brněnská přehrada“ (elektrárna, administrativa, dům hrázného) pod jednotnou plochu T.

Lokalitu Ky-9 vymezte v souladu se stávajícím využitím jako plochu stabilizovanou R/d1/i. Využití území kolem Brněnské přehrady koordinujte také s US Rekreační oblast Přehrada – výsledný návrh (Atelier ERA, 2013).

**306P**

**Připomínka – proti var. III bez R43 na území města a proti vedení „Boskovickou brázdou“ z důvodů zátěže obcí na stávající trase Brno - Svitavy a proti průtahům u plánované trasy (v bystrcké stopě).**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace (ÚPD) – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), pořizovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zapracovat v souladu se ZÚR JMK.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**372P Sdružení pro ekobydlení,**

**Nesouhlas s vedením R 43 přes Bystrc, souhlasí s trasou dle var. III. Požadavek na vymezení pásů zeleně (izolační pásy) podél všech dálnic i podél stávajících páteřních městských komunikací o šířce 5 m.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

R43 je komunikací nadmístního významu, která musí být potvrzena v nadřazené územně plánovací dokumentaci. Dne 22. 9. 2011 byly vydány Zastupitelstvem Jihomoravského kraje Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve kterých byla schválena varianta vedení R43 v bystrcké stopě.

ZÚR JMK polohu R43, v rámci svého zpracování, prověřují, zpřesňují, koordinují její vedení mezi správními územími jednotlivých obcí a návaznosti na kraje okolní, dle požadavků PÚR ČR. Námitce nelze vyhovět, protože řešení územního plánu města Brna nemůže rozporovat řešení vymezené v nadřazené ÚPD. Vedení R43 v boskovické brázdě není možné z důvodu nesouladu s nadřazenou dokumentací.

Podmínky využití ploch s rozdílným způsobem využití umístění zelených izolačních pásů podél komunikací umožňují, proto je není nutné samostatně vymezovat. Z hlediska „Metodiky zpracování územního plánu“ nejsou v pořizovaném ÚP vzhledem k měřítku jeho zpracování (1:10000) vymežovány plochy menší než 0,5 ha (výjimečně od 0,2ha). Požadavek na vymezení pásů zeleně podél všech dálnic i stávajících páteřních komunikací o šířce 5 m je tedy nad podrobnost tohoto územního plánu.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc, druhá Boskovickou brázdou. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**1644P****Připomínka:**

- **proti zavedení autobusové resp. jakékoli městské hromadné dopravy do ulice Nad dědinou,**
- **proti rozšíření komunikace při ulici Páteřní,**
- **proti spojení ulic Nad dědinou a Vejtostovou,**
- **proti ploše komerční vybavenosti pod OC Max**

**Stanovisko pořizovatele:**

Trasování páteřní nekolejové MHD ulicí Nad Dědinou je dlouhodobě sledovanou koncepcí, která zajišťuje kvalitní docházkové vzdálenosti na zastávky MHD ze všech obytných částí Bystrce.

Lokalita jižně ulice Nad dědinou, pod obchodním centrem Max je dle platnému ÚPmB vymezena jako plocha smíšená. Koncept na tuto koncepci navazuje a vymezuje zde rozvojovou lokalitu Bc-6 s plochou komerční vybavenosti W/v3, která umožní širokou škálu funkcí i pracovní příležitosti (pro obchod, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum, administrativu, výstavnictví s vyloučením bydlení) a doplní chybějící funkce v jinak monofunkčním obytném území. Toto území s převládající funkcí bydlení bude rozšířeno o návrhovou plochu Bc-5, která bude dle pokynu pořizovatele řešena v souladu s platným ÚPmB, v intencích vydané změny ÚPmB B6/02-I. Rozvoj funkce bydlení v lokalitě Bc-5 vyžaduje zajištění dostupné komerční vybavenosti pro obyvatele a odpovídající dopravní obslužnosti území, včetně zamýšleného posunu ul. Páteřní. Lokalita Bc-6 bude zajišťovat i tuto funkci a její poloha u zastávky MHD zajistí dobrou dostupnost.

V návrhu ÚP bude zachováno trasování páteřní nekolejové MHD v MČ Bystrc dle varianty II a využití rozvojové lokality Bc-6 a přilehlé plochy řešeno dle výchozí var. II.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**1645P****Připomínka:**

- **proti zavedení autobusové resp. jakékoli městské hromadné dopravy do ulice Nad dědinou**
- **proti rozšíření komunikace při ulici Páteřní,**
- **proti spojení ulic Nad dědinou a Vejtostovou,**
- **proti ploše komerční vybavenosti pod OC Max**

**Stanovisko pořizovatele:**

Trasování páteřní nekolejové MHD ulicí Nad Dědinou je dlouhodobě sledovanou koncepcí, která zajišťuje kvalitní docházkové vzdálenosti na zastávky MHD ze všech obytných částí Bystrce.

Lokalita jižně ulice Nad dědinou, pod obchodním centrem Max je dle platnému ÚPmB vymezena jako plocha smíšená. Koncept na tuto koncepci navazuje a vymezuje zde rozvojovou lokalitu Bc-6 s plochou komerční vybavenosti W/v3, která umožní širokou škálu funkcí i pracovní příležitosti (pro obchod, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum, administrativu, výstavnictví s vyloučením bydlení) a doplní chybějící funkce v jinak monofunkčním obytném území. Toto území s převažující funkcí bydlení bude rozšířeno o návrhovou plochu Bc-5, která bude dle pokynu pořizovatele řešena v souladu s platným ÚPmB, v intencích vydané změny ÚPmB B6/02-I. Rozvoj funkce bydlení v lokalitě Bc-5 vyžaduje zajištění dostupné komerční vybavenosti pro obyvatele a odpovídající dopravní obslužnosti území, včetně zamýšleného posunu ul. Páteřní. Lokalita Bc-6 bude zajišťovat i tuto funkci a její poloha u zastávky MHD zajistí dobrou dostupnost.

V návrhu ÚP bude zachováno trasování páteřní nekolejové MHD v MČ Bystrc dle varianty II a využití rozvojové lokality Bc-6 a přilehlé plochy řešeno dle výchozí var. II.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**1945P**

**Nesouhlas s vedením trasy R 43 (dle var. I a II) přes Bystrc a kolem přístaviště přehrady z důvodů hlučnosti, snížení kvality bydlení, zvýšení dopravního zatížení z nájezdů v Bystrci, zhoršení kvality ovzduší. Požadavek na vedení mimo Bystrc a mimo Brno.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

O vedení trasy R 43 v území a vymezení trasy dílčích koridorů rozhodla nadřazená územně plánovací dokumentace – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), připravovaný ÚP musí tuto ÚPD dodržet a komunikaci R 43 zpracovat v souladu se ZÚR JMK. Obecně je vliv posouzen v rámci vlivu na udržitelný rozvoj (SEA). Dopady z konkrétních staveb jsou posuzovány v rámci posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), které navrhuje i případná opatření, která musí být zpracována v podrobnějších stupních projektové dokumentace.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu ZÚR v roce 2017.

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena v MČ Brno-Bystrc. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele**

Respektujte návrh řešení dopravní infrastruktury (D43) dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

<b>MČ BRNO-ČERNOVICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>19 P</b>	<a href="#">0066049_11</a>	LM	

**19P**

**Připomíná, že území Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa ( BPZ-ČT), se musí řídit Závaznými podmínkami z národního programu na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. Jedná se o regulaci činností, které zde mohou být.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Zvláštní podmínky využití území (ZPVÚ) pro zónu BPZ- ČT byly do ÚPmB vloženy změnou v reakci na usnesení vlády ČR č. 970/2000 v souvislosti s podmínkami smluvního převodu vlastnického práva k některým pozemkům státu, které byly ve správě Ministerstva obrany. Statutární město Brno tak bylo v nakládání a ve využití takto nabytých pozemků omezeno smluvními podmínkami a následně též i podmínkami přijetí státní finanční podpory. Tyto závazky (vůči Ministerstvu obrany ČR a Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR) však již zanikly. Smluvní podmínky se staly právně neúčinnými v souvislosti s přijetím zákona č. 174/2003 Sb. a podmínky vázané na přijetí státní podpory byly časově omezeny (po dobu 5 let od ukončení závěrečné etapy realizace akce BPZ - ČT, tj. do konce roku 2011).

Pořizovatel dává pokyn prověřit stanovení omezujících regulativů pro plochy výroby v území BPZ ČT na základě vyhodnocení územně plánovacích možností dané lokality v kontextu se změnou A221/15-0 (43.soubor).

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Proveďte stanovení omezujících regulativů pro plochy výroby v území BPZ ČT na základě vyhodnocení územně plánovacích možností dané lokality (v kontextu se změnou A221/15-0, 43.soubor) a doplňte je do kap. I.5.3. Základní podmínky využití území a následně do kap. I.5.4 Specifikace způsobu využití.



<b>MČ BRNO-IVANOVICE</b> <b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>18 P</b>	0066113_11	LB	
<b>84 P</b>	0080448_11	FN	
<b>247 P</b>	0086647_11	DŠ	
<b>370 P</b>	0096259_11	LB	<b>ID 18 P</b>
<b>371 P</b>	0095590_11	JZ	

**18P**  
**370P**

**Připomínka: proti koncepci Ivanovic var. I a II (přehuštěná zástavba , nekvalitní architektura, bezkonceptní řešení, nedostatek zeleně)**

**Stanovisko pořizovatele:**

Oblast severní část Brna podél silnice I/43 a železniční tratí Brno - Česká Třebová a navazující obce jsou součástí rozvojové osy Brno – Svitavy/ Moravská Třebová (OS9), v níž se předpokládá, že rozvoj veřejné infrastruktury bude iniciovat rozvojové impulzy v přílehlém územním pásu.

Rozvoj Medlánek, Řečkovic, Ivanovic je příležitostí a nabídkou nových rozvojových území napojitelných na kvalitní infrastrukturu, které přispějí k omezení suburbanizace.

Navrhovaný rozvoj je rovněž v souladu s koncepcí rozvoje kompaktního města za současné ochrany jeho hodnotného přírodního rámce. Předpokladem ovšem je řešit územní rozvoj v kontaktu s paralelními sběrnými a obslužnými koridory, což předložený koncept nabízí. Z hlediska prostorové struktury rozvojových lokalit/zastavitelných ploch koncept sleduje radiální prostorový model typický pro Brno. Tento tradiční radiální prostorový model města tvořený kompaktním prstencem (kromě jižního sektoru) se mění v novou urbanistickou formu města polycentrického, což přináší nové nároky na místní vybavenost, technické sítě a zejména na mobilitu obyvatelstva. Předpoklady pro plošnou zástavbu výrazně přesahující hranice města lze zaznamenat pouze ve směru na Kuřim, což koresponduje s tendencí města rozvíjet se po severojižní ose.

Potřeba rozšiřování dalších ploch výstavby směrem Medlánské – Řečkovice – Ivanovice vyplývá ze Zadání, které je tímto způsobem konzistentně naplňováno. Předpokládaný rozvoj Ivanovic vyžaduje spolu s vymezením ploch bydlení i umístění funkčních ploch pro výstavbu občanské vybavenosti v oblasti služeb a obchodu v dosahu přiměřené docházkové vzdálenosti. Zároveň je nezbytné vymezit i plochy městské zeleně a zajistit dostatečný podíl veřejných prostranství. Rozvojové lokality budou vymezeny tak, aby byly v kontinuitě s platným ÚPmB, aby navázaly na kompaktní zástavbu Ivanovic a aby byl zajištěn plynulý přechod do krajiny. Přesné rozložení všech požadovaných funkcí, včetně zpřesnění komunikační sítě, zajistí předepsané regulační plány a územní studie v jednotlivých rozvojových lokalitách.

***Připomínka se nevyhovuje.***

**84P****Připomínka: požadavek na propojení ul. Meduňková s ul. Příjezdovou a na rozvoj tohoto území****Stanovisko pořizovatele:**

V konceptu ÚP je oblast Meduňková, Jižní svahy a Hřebíčková vymezena jako plocha stabilizovaná, určená pro bydlení rodinné volné s výškovou úrovní 1 (B/d1) a to ve všech variantách. Z tohoto vymezení vyplývá, že plocha není určena k další zástavbě s výjimkou proluk.

Využití pozemků v prodloužení ulice Meduňkové směrem k ul. Příjezdové pro zástavbu je silně omezeno stávajícími inž. sítěmi a jejich ochrannými a bezpečnostními pásmy. Umísťování výstavby v těchto pásmech je možné pouze v souladu s platnými zákony č. 458/2000 Sb., č. 127/2005 Sb., č. 274/2001 Sb. V záplavovém území se nenachází návrhová plocha.

***Připomínce se nevyhovuje.***

247P

**Nesouhlasí s navrhovaným řešením území Medlánky-Řečkovice-Ivanovice dle všech variant z důvodů:**

- **koncept ÚP není zcela v souladu z jeho zadáním, byl požadován rozvoj na jih**
- **překročení kapacit komunikací v Újezdech a Hudcova ve všech variantách**
- **nenávratné poškození rekreační oblasti na severu Brna, okolí přírodního parku Baba a dalších významných přírodních hodnot (Medlánecký potok, Netopýrky, VKP Sysli, Medlánecké kopce)**
- **vysoké podmiňující investice**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Oblast severní část Brna podél silnice I/43 a železniční tratí Brno - Česká Třebová a navazující obce jsou součástí rozvojové osy Brno – Svitavy/ Moravská Třebová (OS9), v níž se předpokládá, že rozvoj veřejné infrastruktury bude iniciovat rozvojové impulzy v přilehlém územním pásu.

Rozvoj Medlánek, Řečkovic, Ivanovic je příležitostí a nabídkou nových rozvojových území napojitelných na kvalitní infrastrukturu, které přispějí k omezení suburbanizace.

Rozvoj města severním směrem hodnocený jako vedlejší nepopírá úlohu hlavních rozvojových směrů, kam patří východní, jihovýchodní a jižní.

Navrhovaný rozvoj je rovněž v souladu s koncepcí rozvoje kompaktního města za současné ochrany jeho hodnotného přírodního rámce. Předpokladem ovšem je řešit územní rozvoj v kontaktu s paralelními sběrnými a obslužnými koridory, což předložený koncept nabízí. Nová komunikace Medlánky-Ivanovice vytváří paralelní urbanizační osu k ulici Banskobystrické. Existence této komunikace podmiňuje rozvoj území.

Všechny přírodní hodnoty území jsou v konceptu ve všech 3 variantách respektovány a chráněny jejich vymezením jako plochy zeleně, případně prostřednictvím překryvných ochranných režimů.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III. Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Prostorové regulativy pro zástavbu s ohledem na blízkost přírodního parku Baba a jeho cenné přírodní prostředí u rozvojových lokalit je možné u územních rezerv prověřit až při jejich převedení do návrhu.

***Připomínka se nevyhovuje.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice řešte jako sběrnou komunikaci – ve stopě dle var. III.

**371P****Námítka č. 1: nesouhlas s rozvojem v lokalitě I-2 mezi ulicí Černoorskou a stávající rychlostní komunikací****Stanovisko pořizovatele**

Rozvojová lokalita I-2 je z části tvořena již z ploch vymezených v platném ÚPmB pro plochy výroby, plochy bydlení a smíšenou plochu výroby a služeb, přičemž na části těchto ploch je již postaven obchodní dům Bauhaus.

Rozvojová lokalita I-2 ve své jižní části zabezpečuje lokalizaci nadmístní vybavenosti. Rozdělení plochy na dvě menší části, plochu X (stávající Bauhaus) a plochu komerční vybavenosti W (ve střední části lokality) a zvýšení výškové úrovně zástavby na 3 pro plochu W, umožní větší rozmanitost obchodní sítě. K ploše W se přiřadí část plochy stávajícího bydlení. Tato forma zástavby současně zlepšuje odclonění hluku z komunikace Hradecká na bytovou zástavbu při ulici Černoorské.

Nová specifikace je v souladu jak s požadavky vlastníků pozemků, tak s vyjádřením MČ i částečně vyhovuje obsahu věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti. Zachování plochy X v jižní části lokality je v souladu s pravomocným územním rozhodnutím.

Další část rozvojové plochy I-2 severně od ulice Mácovy, mezi ulicí Černoorskou a komunikací Hradeckou bude řešena jako územní rezerva pro ostatní plochy – lehká výroba.

Hlavní napojení všech zastavitelných ploch mezi ulicí Černoorskou a silnicí I/43 se předpokládá do nové obslužné komunikace souběžné s I/43 a připojené do ulice Řečkovické. Další napojení do ulice Černoorské je nutno vnímat jako vedlejší, která však omezí případné dlouhé cesty po ul. Černoorské z oblasti České, Kuřimi a navazujících obcí.

**Námítce se nevyhovuje.**

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozdělte plochu X na jižní část X a na plochu komerční vybavenosti W ve střední části lokality I-2 a zvyšte výškovou úroveň zástavby pro plochu W na 3. Rozvojovou část plochy B/d2 zrušte s ohledem na nevhodné podmínky pro rozvoj bydlení v tomto území, stávající plochy bydlení přiřadte k ploše W.

V severní části lokality I-2 řešte plochu E jako územní rezervu pro ostatní plochy – lehká výroba s územní rezervou dopravního napojení na ulici Černoorskou až na hranici města.

**Námítka č 2: nesouhlas s propojující silnicí Komín (Bystre) – Medlánky – Ivanovice, která může přivést další dopravní zátěž vyvolanou výstavbou obchodního centra****Stanovisko pořizovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné služby území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.

- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Námítce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který doplňte o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) řešte systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) řešte územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice řešte jako sběrnou komunikaci – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku řešte jako územní rezervu – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

<b>MČ BRNO-JIH</b>			
OBČANÉ - NÁMITKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j.		
107 P	0080613_11	PT	
162 P	0082384_11	ZO Moravanské Lány ČZS	
169 P	0087822_11	PK	
191 P	0089977_11	AZ	
192 P	0089975_11	AZ	
317 P	0106153_11	MPB	
333 P	0106121_11	JD, RD	
334 P	0105432_11	MT	
335 P	0105430_11	PR	
336 P	0105426_11	JR	
337 P	0105424_11	DR	
338 P	0105421_11	LL	
339 P	0105417_11	ZK	
340 P	0105410_11	MT	
341 P	0095698_11	PL	
342 P	0095699_11	PL	
343 P	0095703_11	PL	
344 P	0104986_11	RK	
345 P	0106307_11	IĎ	
346 P	0106300_11	PŠ	
348 P	0106160_11	ML	
349 P	0106166_11	JP	
500 P	0084426_11	JS, OM	

**107P**

**Nesouhlasí se stavbou přemostění ulice Vídeňské a s rozšiřováním ploch pro průmyslovou výrobu podél železniční trati na Břeclav i podél ulice Moravanské, chce ponechat stávající využití těchto ploch pro zahrádkaření, případně pro bydlení.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Rozvoj Dolních Heršpic a Přízřenic je příležitostí a nabídkou rozvojových území napojitelných na kvalitní infrastrukturu, které přispějí k omezení suburbanizace a k žádoucímu hospodářskému rozvoji města. Předpokládané pásové uspořádání území podél nové městské radiály lokalizované mezi železniční trať Brno - Břeclav a páteřní komunikaci tvořenou ulicemi Havránkovou, Zelnou a Modřickou nevystihlo návaznost na původní historickou zástavbu obcí Dolní Heršpice a Přízřenice, proto bylo urbanistické řešení na základě dialogu s odbornou veřejností a obyvateli přehodnoceno a prověřeno územní studií „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011). Podle této studie je území vymezené v Konceptu pro průmyslovou výrobu podél železniční trati částečně zmenšeno. Výsledky územní studie budou v Návrhu územního plánu zohledněny.

S ohledem na měnící se hygienické podmínky vlivem nárůstu intenzit dopravy v okolí ulice Moravanské je vhodné část lokality Pr-1 mezi ulicemi Moravanské Lány, Novomoravanská a Moravanská vymezit jako plochu C/v3 v souladu s var. I Konceptu. Toto vymezení navazuje na funkční využití dle platného ÚPmB a současně respektuje měnící se podmínky v území, které jsou nevhodné pro stabilizaci bydlení v rodinných domech v kontaktu s koridory základního komunikačního systému.

Z hlediska celkové koncepce silniční infrastruktury a dle Dopravní politiky města Brna je základním atributem tzv. třístupňový ochranný dopravní systém města Brna.

Významnou úlohu v tomto systému plní i komunikace nižšího dopravního významu III/15276 – obchvat Moravan – I/52 a III/15278 – obchvat Dolních Heršpic a Přízřenic včetně jejich propojení stavbou mostu na ul. Moravanské přes ulici Vídeňskou a železniční trať č.250 Brno – Břeclav. Toto propojení je nezbytné pro obnovení přímých historických vazeb přerušených silnicí I/52 a pro zkvalitnění dopravní obsluhy rozvíjejícího se území včetně odstranění zbytečných zajižďek a zavléků.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Pr-1 řešte dle var. I, a při ulici Moravanské vymezte plochu C/v3 přibližně polovičního rozsahu (k připojení křižovatkové rampy), zbývající část plochy přičleňte k ploše B/d2.



## 162P ZO Moravanské Lány ČZS

**Požaduje v I. variantě zúžení plochy C/v3 podél komunikace Moravanské z pásu 250 m na 100m a snížení výškové úrovně z C/v3 na B/d2. Nesouhlasí s variantami II. A III., kde je v této lokalitě navržena ploch lehké výroby E/a3.**

### **Stanovisko pořizovatele:**

Území Moravanské lány lokalita Pr - 1 je dlouhodobě určena jako plocha zastavitelná a to dle platného ÚPmB pro plochy smíšené výroby a služeb SV, bydlení všeobecné BO a bydlení čisté BC. Plochy BO a SV vždy vytvářely předpoklady pro výstavbu objektů tvořících bariery před hlukem z dopravy pro oblast BC pro bydlení v rodinných domech. Tato koncepce zůstává zachována. Vymezení ploch je nově upraveno dle metodiky zpracování Konceptu ÚP. S ohledem na měnící se hygienické podmínky vlivem nárůstu intenzit dopravy v okolí ulice Moravanské je vhodné část lokality Pr-1 mezi ulicemi Moravanské Lány, Novomoravanská a Moravanská vymezit jako plochu C/v3 v souladu s var.I Konceptu. Toto vymezení nejlépe navazuje na funkční využití dle platného ÚPmB, na rozdíl od var.II a III a současně respektuje měnící se podmínky v území, které jsou nevhodné pro stabilizaci bydlení v rodinných domech v kontaktu s koridory základního komunikačního systému.

Z hlediska celkové koncepce silniční infrastruktury a dle Dopravní politiky města Brna je základním atributem tzv. třístupňový ochranný dopravní systém města Brna, který navazuje na historicky daný radiálně-okružní dopravní systém města Brna. Realizace tohoto systému je prioritní z hlediska možnosti ochrany města nebo jednotlivých částí před nepatřičnou dopravou. Komunikace třístupňového ochranného systému a některé další významné komunikace tvoří Základní komunikační systém města Brna (ZÁKOS), na který jsou přenášeny významné dopravní výkony ať individuální, tak i hromadné dopravy osob. Systém vytvoří, spolu s dalšími opatřeními předpoklady pro zklidnění dopravy především v centrální oblasti, či převádění dopravy na takový systém, který je připraven maximálně chránit okolí komunikací před negativními dopady z dopravy. Významnou úlohu v tomto systému plní i komunikace nižšího dopravního významu III/15276 – obchvat Moravan – I/52 a III/15278 – obchvat Dolních Heršpic a Přízřenic včetně jejich propojení stavbou mostu na ul. Moravanské přes ulici Vídeňskou a železniční trať č.250 Brno – Břeclav. Toto propojení je nezbytné pro obnovení přímých historických vazeb přerušených silnicí I/52 a pro zkvalitnění dopravní obsluhy rozvíjejícího se území včetně odstranění zbytečných zajiždek a závleků. Soustředění dopravy na komunikace ZÁKOSu vytváří předpoklady pro dopravní zklidnění uvnitř zastavovaných lokalit, v případě lokality Pr-1 tedy na ulici Novomoravanské a Moravanské Lány a dalších plochách veřejné obsluhy území.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na zachování podmínek pro bydlení v RD uvnitř lokality Moravanské lány; ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Pr-1 řešte dle var. I, a při ulici Moravanské vymezte plochu C/v3 přibližně polovičního rozsahu (k připojení křižovatkové rampy), zbývajících část plochy přičleňte k ploše B/d2.

**169P**

**U varianty I Konceptu nesouhlasí s výškovou úrovní 3, požaduje upravit na výškovou úroveň 2.**

**U varianty II a III nesouhlasí se změnou ploch bydlení na plochy lehké výroby E/a3 a s výškou budov od 6 do 16m. Obává se důsledků, plynoucích z navýšení dopravy velkými nákladními auty (znečištění ovzduší, zvýšení hladiny hluku).**

**Stanovisko pořizovatele:**

Ve variantách II a III je sice předmětné území řešeno jako plocha lehké výroby (E/a/3), s ohledem na zachování kontinuity podmínek však dává pořizovatel pokyn část lokality Pr-1 severně ulice Moravanské Lány, Novomoravanská a Moravanská vymezit jako plochu C/v3 v souladu s var. I Konceptu. Toto vymezení navazuje na funkční využití dle platného ÚPmB a současně respektuje měnící se podmínky v území, které jsou nevhodné pro stabilizaci bydlení v rodinných domech v kontaktu s koridory základního komunikačního systému.

Eliminace šíření hluku z dopravy pomocí protihlukových opatření je součástí dopravní stavby a je řešena v rámci územního řízení.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Pr-1 řešte dle var. I, a při ulici Moravanské vymezte plochu C/v3 přibližně polovičního rozsahu (k připojení křižovatkové rampy), zbývající část plochy přičleňte k ploše B/d2.

**191P** **Připomínka – požadavek na zajištění dostupnosti veřejných institucí VHD****Stanovisko pořizovatele:**

Územní plán neřeší dostupnost území jednotlivých institucí systémem VHD, ale zabývá se dostupností území jako celku. Funkčnost systému byla ověřena modelem dopravy.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**192P** **Připomínka a požadavek i na zohlednění nádraží v centru****Stanovisko pořizovatele:**

Zpracování nádraží v odsunuté poloze do Konceptu ÚP je v souladu se schváleným Zadáním, kde je zpracovateli uloženo respektovat přestavbu ŽUB dle projednané změny ÚPmB z roku 2005 s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**317P**

**Požaduje zpracování územně plánovacích podkladů pro území Dolních Heršpic a Přízřenic řešících jejich regeneraci a teprve na jejich základě řešit dokumentaci pro rozvojové plochy.**

**Domnívá se, že řešení dle konceptu ÚP povede ke zhoršování situace nepřiměřenou nákladní dopravou, upozorňuje na absenci chodníků podél ul. Havránkovy.**

**Postrádá řešení chybějící protihlukové ochrany podél D1 a D2.**

**Kritizuje všechny varianty Konceptu, které podle jejího názoru nezohledňují obnovu dotčených obcí v jejich historických hranicích.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Politika územního rozvoje ČR 2008 schválená usnesením vlády ČR č.929 ze dne 20.7.2009 vymezuje rozvojové oblasti a rozvojové osy, v nichž je cílem vytvořit podmínky pro intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury a tím přispívat k zachování charakteru a ochraně hodnot území mimo tyto rozvojové oblasti a osy. Brno a navazující obce jsou součástí rozvojové oblasti OB3, kde hlavním úkolem pro územní plánování je vytvoření územních podmínek pro řešení dopravní sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno jih. Území jižní části Brna podél dálnice D1, D2 a železniční trati č.250 v úseku Brno - Břeclav a navazující obce jsou součástí rozvojové osy Brno – Břeclav (OS10), v níž se předpokládá, že rozvoj veřejné infrastruktury bude iniciovat rozvojové impulzy v přilehlém územním pásu. Současně je úkolem v rozvojových oblastech a rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu.

Cílem územního plánu města je nabídka rozvojových ploch především v dlouhodobých strategických směrech rozvoje města, a to ve všech potřebných funkcích i v kvalitě a v rozsahu schopném konkurovat nabídce rozvojových ploch mimo správní hranice města.

Protože se nenaplnil předpoklad v oblasti bydlení – lokalizování nových ucelených obytných oblastí v jižní části města, kterým byla sledována vyváženost funkční struktury a vyváženost přepravních vztahů bydliště – pracoviště, je třeba tuto rozvojovou oblast města nadále pokládat za strategické rozvojové území.

Rozvoj Dolních Heršpic a Přízřenic je příležitostí a nabídkou rozvojových území napojitelných na kvalitní infrastrukturu, které přispějí k omezení suburbanizace.

Velikost rozvojového území na jihu Brna je jedinečná a umožňuje vytvořit dostatečnou nabídku všech funkcí, které zaručí vyvážený rozvoj oblasti a omezení negativních projevů monofunkčně se vyvíjejících částí města.

Územní rozvoj byl na základě dialogu s odbornou veřejností a obyvateli znovu přehodnocen a prověřen územní studií „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011), které budou v Návrhu územního plánu zohledněny.

Přepravní nároky v oblasti automobilové dopravy je nutné řešit návrhem systému komunikací pro veřejnou obsluhu území včetně obchvatové komunikace funkční skupiny C na rozhraní ploch průmyslu a ploch smíšených obytných. Obchvatová komunikace ochrání historickou zástavbu i nově zastavitelné plochy pro bydlení v rodinných a bytových domech před nadbytečnou automobilovou dopravou.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj je nedílnou součástí územního plánu, je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, hodnotí všechny složky a vlivy vyplývající z rozvoje města.

Ovlivňování území hlukem z dopravy na hlavních dopravních koridorech (I/52, D1, D2, železnice Brno – Břeclav č. 250) je z hlediska územního plánování řešeno návrhem funkčních ploch pro průmysl a lehkou výrobu, případně návrhem komerční vybavenosti v přímém kontaktu s dopravními koridory tak, aby stavby vznikající na těchto plochách vytvořily přirozené protihlukové bariery. Ochrana území před hlukem pak není závislá pouze na realizaci technických opatření přímo u dopravních staveb, které metodika ÚP nedovoluje přesně specifikovat ani znázornit. Hlukové zatížení uvnitř území místní tranzitní dopravou řeší územní plán návrhem obchvatové komunikace s přímou vazbou na silnici I/52, severní obchvat Modřic a prostřednictvím severního úseku ulice Havránkovy na ulici Kšírovu a Hněvkovského. Vybudování obchvatové komunikace zajistí zklidnění dopravy v historických jádrech původních obcí Dolní Heršpice a Přízřenice.

Vybudování chodníků podél ulice Havránkovy a protihlukových opatření kolem dálnice D1 je nad podrobnost zpracování ÚPmB.

***Připomínku lze zohlednit z části, a to v řešení území podle podrobnějšího dokladu – územní studie; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte řešení všech rozvojových lokalit na k.ú. Dolní Heršpice a Přízřenice mezi tratí č.250 Brno – Břeclav, dálnicí D1, Svratkou a Modřicemi dle výsledků ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011).

**333P**

1. **Požaduje v případě varianty I řešit VMO s tunelem pod Svratkou**
2. **Preferuje var.II z důvodu vedení VMO po přerovské trati.**

**Stanovisko pořizovatele k bodu 1. a 2.:**

V Konceptu ÚPmB je již koridor přeložky silnice I/42 (Velký městský okruh - VMO) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síti nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směřování přeložky silnice I/42 v souběhu jižně stávající železniční trati Brno - Přerov je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínky nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele. Bude řešeno dle požadavku dotčeného orgánu.

3. **V lokalitě Kv-5 požaduje plochu C/v4/g nahradit zelení, nebo zastavět bydlením B/v2/g.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Centrum Komárova bude vytvářet nová kompaktní zástavba podél ulice Svatopetrské, Kšírovy a Černovické. Plocha smíšeného bydlení v severovýchodní části Mariánského náměstí kompaktní výškovou zástavbou oddělí sídliště od dopravního koridoru ulice Černovické a ukončí jeho jižní část.

V souvislosti s úpravou vedení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna dojde k potřebě k přehodnocení návrhu rozvojových lokalit Kv-3, Kv-4 a Kv-5 včetně stanovení optimálních výškových úrovní a případně přehodnocení rozsahu zachování původního využití území.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V souvislosti s úpravou vedení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna přehodnoťte návrh rozvojových lokalit Kv-3, Kv-4 a Kv-5 kolem Mariánského náměstí; stanovte optimální výškovou úroveň a případně v části území stanovte rozsah zachování původního využití území.

4. **Prodloužení trasy Bratislavské radiály požaduje řešit podél řeky Svitavy, ne za sídlištěm.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby

věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síti nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

***Připomínku nelze zohlednit..***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínky nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele. Bude řešeno dle požadavku dotčeného orgánu.



**334P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště, z důvodu zhoršení kvality bydlení, požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**335P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**336P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**337P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**338P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**339P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**340P**

**Nesouhlasí s řešením dopravního systému s komunikací za sídlištěm a okružní křižovatkou na VMO u sídliště z důvodu zhoršení kvality bydlení. Požaduje prověření jiného dopravního řešení a odclonění komunikace zelení a požaduje začlenění více ploch zeleně, rekreace a vybudování parků. Nepreferuje žádnou z variant konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směřování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem.

***Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**341P**

**Požaduje začátek ul. Jeneweinovy (levá strana, pozemky p.č.909,769 v k.ú. Komárov) v lokalitě Kv-5 , podle všech variant konceptu řešenou jako plochu C/v4/g nahradit plochou B/r2.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Místní podmínky, rostoucí potenciál území zejména po přestavbě železničního uzlu Brno a dlouhodobě sledovaná koncepce přestavby a intenzifikace využití území v souladu s platným ÚPmB a Zadáním konceptu ÚP směřují využití východní části rozvojové lokality Kv-5 pro návrhovou funkci smíšenou obytnou C, která umožňuje efektivnější využití území a širokým spektrem funkcí navazuje na využití dle platného ÚPmB včetně staveb pro bydlení. Jedná se o přestavbovou plochu, zachování stávajících objektů se ale nevylučuje.

Západní část lokality je podle všech variant Konceptu určena jako plocha přestavby pro bydlení v rodinných domcích.

Vymezení zastavitelných ploch v lokalitě Kv-5 je předpokladem pro realizaci bariérové zástavby podél ulice Svatopetrské, uzavření navazujících obytných bloků při ulicích Jeneweinově a Roháčkově a tím zajištění větší pohody bydlení. Funkce smíšená obytná C je zde navržena proto, že na rozdíl od funkce bydlení B připouští i realizaci určitých druhů potřebného občanského vybavení.

Stanovená výšková úroveň 4 je hladinou, která umožňuje navázat na stávající zástavbu ul. Jeneweinovy, respektovat výhledy na vedutu města a regulativy umožňují situování soliterních budov, které budou vyšší než horní mez uvedeného výškového pásma.

V souvislosti s úpravou vedení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna dojde k potřebě k přehodnocení návrhu rozvojových lokalit Kv-3, Kv-4 a Kv-5 včetně stanovení optimálních výškových úrovní a případně přehodnocení rozsahu zachování původního využití území.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V souvislosti s úpravou vedení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna přehodnoťte návrh rozvojových lokalit Kv-3, Kv-4 a Kv-5 kolem Mariánského náměstí; stanovte optimální výškovou úroveň a případně v části území stanovte rozsah zachování původního využití území.



**342P**

1. **Považuje vedení VMO v trase železniční trati dle varianty II za nevhodné z hlediska bydlení**
2. **Požaduje vedení VMO pod Mariánským náměstím dle variant I a III za předpokladu vyústění tunelu až za řekou Svratkou.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je již koridor přeložky silnice I/42 (Velký městský okruh - VMO) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síť nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/42 v souběhu jižně stávající železniční trati Brno - Přerov je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínky nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele. Bude řešeno dle požadavku dotčeného orgánu.

**343P**

**Vzhledem k blízkosti vedení Bratislavské radiály u sídliště ve všech třech variantách konceptu požaduje prověřit možnosti jejího vedení podél řeky Svitavy.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síti nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směřování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

***Přípomínku nelze zohlednit..***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínky nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele. Bude řešeno dle požadavku dotčeného orgánu.

**344P**

**Nesouhlasí s řešením podle varianty I v lokalitě Pr-4 v jižní části Starého náměstí s vymezením ploch C/r2 jako plochy přestavby. Preferuje varianty II a III, v nichž je stabilizována plocha lehké výroby E.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Územní rozvoj Dolních Heršpic a Přízřenic byl na základě dialogu s odbornou veřejností a obyvateli prověřen územní studií „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011), v níž je v diskutované lokalitě navrženo ponechání stabilizované plochy pro výrobní služby. Výsledky územní studie budou v Návrhu územního plánu zohledněny.

***Připomínku lze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte řešení na k.ú. Dolní Heršpice a Přízřenice mezi tratí č.250 Brno –Břeclav, dálnicí D1, Svratkou a Modřicemi dle výsledků ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011).

**345P**

1. Nesouhlasí se záměrem vystavět na pozemcích p.č. 835/7 až p.č.835/30 v k.ú. Přízřenice logistické centrum (z důvodu blízké bytové zástavby).
2. Požaduje snížit výškovou úroveň zástavby u plochy B/v3 (zřejmě v lokalitě Pr-3) na výškovou úroveň B/v2.

**Stanovisko pořizovatele:**

1. Územní rozvoj Dolních Heršpic a Přízřenic byl na základě dialogu s odbornou veřejností a obyvateli prověřen územní studií „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011), podle níž je většina z předmětných pozemků navržena jako plocha pro bydlení, komerční vybavení pro výrobní služby a jako územní rezerva pro městskou třídu s vedením koleje MHD. Pouze pás pozemků v západní části při železniční trati je určen jako plocha pro průmyslovou výrobu a skladování, v níž je mimo jiné přípustné i logistické centrum.  
Výsledky územní studie budou v Návrhu územního plánu zohledněny.
2. Výše zmíněná územní studie na značné části předmětné lokality navrhuje plochy pro rodinné bydlení, plochy pro občanskou vybavenost (školy) a plochu pro veřejnou zeleň. Pouze v severní a jižní části je uvažováno s bytovou zástavbou intenzivnějšího charakteru.

***Přípomínku lze zohlednit částečně.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte řešení všech rozvojových lokalit na k.ú. Dolní Heršpice a Přízřenice mezi tratí č.250 Brno –Břeclav, dálnicí D1, Svratkou a Modřicemi dle výsledků ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011).

**346P****Připomínka :****Proti výstavbě logistického centra v k.ú. Přízřenice****Proti výšce zástavby, požadavek na snížení z B/v3 na B/v2****Stanovisko pořizovatele:**

Rozvoj Dolních Heršpic a Přízřenic je příležitostí a nabídkou rozvojových území napojitelných na kvalitní infrastrukturu, které přispějí k omezení suburbanizace.

Mění se způsob života vede k prohlubování monofunkčního využívání území, tj. sdružování funkcí stejného využití, oproti žádoucímu promísení funkcí, které je podstatou harmonického prostorového vývoje. Obyvatelé většinou bydlí jinde než pracují, tráví volný čas a nakupují v různých částech města. Tendence k monofunkčnosti území způsobuje sociální izolaci, vytváří neživé městské struktury s potenciálním vzrůstem kriminality a v neposlední řadě významně zvyšuje intenzitu dopravy. Velikost rozvojového území na jihu Brna je jedinečná a umožňuje vytvořit dostatečnou nabídku všech funkcí, které zaručí vyvážený rozvoj oblasti a omezení negativních projevů monofunkčně se vyvíjejících částí města.

Předpokládaný pásový rozvoj území podél nové městské radiály lokalizované mezi železniční trať Brno - Břeclav a páteřní komunikaci tvořenou ulicemi Havránkovou, Zelnou, Modřickou nevystihl návaznost na původní historickou zástavbu obcí Dolní Heršpice a Přízřenice. Územní rozvoj byl na základě dialogu s odbornou veřejností a obyvateli znovu přehodnocen a prověřen územní studií „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011) . Výsledky územní studie budou v Návrhu územního plánu zohledněny.

Vymezení nových ploch pro dopravu bude korigováno dle výsledků ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011). Jedná se o plochy nezbytné pro realizaci provozů souvisejících s přestavbou ŽUB a pro realizaci nezbytného technického zázemí v souvislosti s návrhem tramvajové tratě.

ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011) soustřeďuje výškovou zástavbu pouze do okolí zastávek hromadné dopravy bez kontaktu se stávající rodinnou zástavbou, rozšiřuje bydlení v rodinných domech a nezastavěnou část ZPF vymezuje jako přídomní zahrady. Vymezení rozvojových lokalit DH1-6 a Pr1-8 dle metodiky konceptu územního plánu bude korigováno dle výsledků územní studie, a dle těchto výsledků bude upraveno vymezení ploch, způsob využití, plošné uspořádání a výšková úroveň zástavby.

***Část připomínky lze zohlednit, a to v požadavku na přehodnocení využití území i stanovení výškové úrovně ; ve zbývajících částech připomínky zohlednit nelze.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte řešení všech rozvojových lokalit na k.ú. Dolní Heršpice a Přízřenice mezi tratí č.250 Brno –Břeclav, dálnicí D1, Svratkou a Modřicemi dle výsledků ÚS „Rozvojové území Brno – jih, dopracování územní studie“ (2011).

**348P****1. Požaduje zachovat co nejvíce původní zeleně a odstraněnou nahradit,****Stanovisko pořizovatele:**

Nová parková plocha je řešena v rámci projektu REURIS - Revitalizace Staré Ponávky v návaznosti na revitalizovaný vodní tok v území severně sídliště Komárov (v lokalitě Za mostem). Řešení respektuje navrhované komunikační řešení. Pro lokalitu je zpracovaná a projednaná DÚR.

*Připomínku lze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).

**2. pro plánovanou retenční nádrž vyhledat vzdálenější místo od zástavby,****Stanovisko pořizovatele:**

Retenční nádrž je již realizovaná.

*Připomínka je bezpředmětná.*

**3. neplánovat dopravu v blízkosti sídliště a****Stanovisko pořizovatele:**

V Konceptu ÚPmB je koridor přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) vymezen. Od doby věcného řešení Konceptu ÚPmB ve variantách došlo k podrobnějšímu prověření možnosti úpravy dopravního řešení v jihovýchodní části města Brna tak, aby bylo možné realizovat prvky nadřazené komunikační síti nezávisle na rozhodnutí o poloze nádraží. Upravené řešení bylo prověřeno v podkladových územních studiích „Prověření územních dopadů v souvislosti úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (zadavatel OÚPR MMB, zpracovatel Sdružení UAD studio/ PK Ossendorf, 06/2013), „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zadavatel ŘSD, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 11/2014)“ a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM“ (zadavatel ŘSD ČR, zpracovatel PK Ossendorf, s.r.o., 06/2016).

Navržená úprava směrování přeložky silnice I/41 (Bratislavská radiála) od dálniční křižovatky dálnic D1 a D2 přímo nezastavěným územím přes oblast Ráječku k ulici Černovické je ve shodě se sledovanou koncepcí Ministerstva dopravy a investora ŘSD ČR.

Z tohoto důvodu byl do Pokynů již doplněn požadavek dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy ve znění:

*„Prověřte aktuálnost vymezení ploch dopravní infrastruktury a v případě potřeby zpřesněte jejich vymezení v souladu s řešením ZÚR JMK a dle aktuálně zpracovaných dokumentací.*

*Především upravte vymezení komunikačního systému v jihovýchodní části města Brna v souladu s podrobnějším řešením technických studií „Silnice I/41 Brno Bratislavská radiála“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 11/2014) a „I/42 VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 vč. HDM-4“ (zhotovitel PK OSSENDORF s.r.o., 06/2016).*

*Dále zohledněte aktuální vydaná územní rozhodnutí liniových staveb.“*

*Připomínku nelze zohlednit..*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínky nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele. Bude řešeno dle požadavku dotčeného orgánu.

**4. novou zástavbou neomezovat výhled ze sídliště.****Stanovisko pořizovatele:**

Výhled na panorama města je součástí stanovených režimů Konceptu ÚPmB. Chráněné pohledy nejsou sledovány z jednotlivých bytů ani domů, ale z vymezených vyhlídkových bodů. Celistvost panoramatu města a chráněná veduta jsou ověřovány při záměru výstavby výškových budov a budov přesahujících stanovené výškové úrovně na základě Urbanistické studie – Výškové zónování pro ÚP města (2011).

***Připomínku nelze zohlednit.***

**349P**

**Požaduje zachovat co nejvíce původní zeleně kolem řeky Ponávky a stávající krajinný ráz Komárova a novou výškovou zástavbou neomezovat stávající výhled ze sídliště.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Samostatná plocha veřejné zeleně bude vymezena dle projektu Revitalizace Staré Ponávky v území severně od sídliště Komárov v lokalitě Za mostem v návaznosti na revitalizovaný vodní tok.

Výhled na panorama města je součástí stanovených režimů Konceptu ÚPmB. Chráněné pohledy nejsou sledovány z jednotlivých bytů ani domů, ale z vymezených vyhlídkových bodů. Celistvost panoramatu města a chráněná veduta budou ověřovány při záměru konkrétní výstavby výškových budov a budov přesahujících stanovené výškové úrovně na základě Urbanistické studie – Výškové zónování pro ÚP města (2011).

*Připomínku lze zohlednit částečně, a to v části rozšíření ploch veřejné zeleně; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vymezte samostatnou plochu zeleně v území řešeném DÚR (lokalita nad sídlištěm Komárov – v rámci projektu Revitalizace Staré Ponávky).



**500P**

**Nesouhlas s vybudováním protipovodňového opatření na zemědělském pozemku (bez uvedení identifikace).**

**Stanovisko pořizovatele:**

Znění podání není doplněno o konkrétní pozemek, proto je podnět vyhodnocen jako připomínka a její vypořádání je obecné bez konkrétních požadavků na zpracování pokynů pro návrh.

Protipovodňová ochrana v k.ú. Přízřenice bude řešena dle var. I.

***Připomínku nelze vypořádat.***

<b>MČ BRNO-JUNDOV</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>24 P</b>	0071548_11	e-mailová adresa	
<b>54 P</b>	0077237_11	LČ	
<b>199 P</b>	0090003_11	AZ	
<b>260 P</b>	0089508_11	Lipka - školské zařízení	
<b>261 P</b>	0089437_11	OH	
<b>262 P</b>	0089431_11	DK	
<b>263 P</b>	0089426_11	EK	
<b>328 P</b>	0105032_11	JS	
<b>329 P</b>	0105024_11	JS	
<b>330 P</b>	0105035_11	BS	

**24P s**

**Konstatování, že nebude žádná škoda, pokud se lokalita Juranka využije jiným způsobem**

**Stanovisko pořizovatele:**

V připomínce není uveden žádný konkrétní požadavek, jen názor podatele, že zahrádky v MČ Jundrov lze využít vzhledem k zanedbanému stavu i pro jiné účely, než pro zahrádkaření.

***Připomínku bereme na vědomí.***

**54P**

**Navrhujte vybudování vodní nádrže na řece Svatce v místě nedostavěné železniční polikliniky a v oblasti Jundrova.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Protipovodňová ochrana byla řešena v rámci Generelu odvodnění města Brna a její výstupy byly zapracovány do konceptu. Jejím principem bylo nezhoršit odtokové poměry pod Brnem v důsledku vybudování protipovodňových opatření. Z důvodu potřeby akumulace velkého objemu vody při povodni je převážná část území Žabovřeských luk určena pro rozliv Q100. Koncepte umožňuje rozliv Q100 tam, kde je to možné a ochraňuje zastavěná území. Plochy krajinné zeleně, které jsou navrženy v blízkosti Svatky umožňují umístění zařízení pro rekreaci obyvatel (což může být i vodní nádrž).

***Připomínce se nevyhovuje.***

**199P**

**Připomínka k obsluze lokality Juranky a to tak, že západní část by měla být obslužena Libušinou třídou z Kohoutovic a dolní část kolejovými lanovkami nebo výtahy z ul. Veslařské.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dopravní napojení musí odpovídat navrženému funkčnímu využití a vyhovovat příslušným právním předpisům (např. Stavebnímu zákonu). Podrobné technické řešení je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu. Lokalita Juranka je ze strany Kohoutovic dopravně připojena na Libušinu třídu prostřednictvím ul. Libušino údolí.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR Jmk. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB bude výsledná varianta zpracována do návrhu nového ÚP.

Bez trasy D43 (dříve R43) na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu **Ju-1** (dle varianty I) v novém ÚP navrhovat.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka **Ju-1** (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JmK. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB zapracujte výslednou variantu do návrhu nového ÚP.

Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D 43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu- řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.

**260P Lipka - školské zařízení**

**Navrhuje na pozemcích parc. č. 601/1, 601/2, 608/3 místo B/d2 V/a2.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dle metodiky vymezení ploch z rozdílným způsobem využití jsou samostatně vymežovány zpravidla plochy o výměře nad 0,5 ha, předmětné pozemky pro školství toto nespĺňují. Předmětné pozemky jsou ve všech variantách součástí stabilizované plochy bydlení B, ve které je zařízení tohoto typu přípustné.

*„Plochy bydlení – B*

*P o d m í n k y v y u ž í t í p l o c h b y d l e n í*

*Hlavní je využití pro bydlení.*

*Přípustné je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské vybavení a sport, zařízení technické a dopravní infrastruktury), které slouží obyvatelům v takto vymezené ploše.“*

Dle výkladu pojmů v konceptu výroku v kap. 3.2.1 se základním občanským vybavením rozumí souhrn občanských zařízení bezprostředně spjatých s bydlením, která se vyznačují vysokou četností používání obyvatelstvem; rozhodujícím kritériem pro jejich umístování je přiměřená prostorová dostupnost, tj. jejich vzdálenost od bytů uživatelů. Patří k nim např. mateřské školy, základní školy (zvláště I. stupně), místní a městské knihovny, hřiště pro děti a mládež, maloobchodní prodejny zboží každodenní potřeby, apod.

Vzhledem k tomu, že pozemek parc. č. 600/1 je v majetku města a navazuje na zařízení Rozmarýnku dává pořizovatel pokyn ho přiřčenit k ploše B/d2 s možností jeho využití pro výukové účely.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**261P****Nesouhlasí se zařazením pozemků parc. č. 601/1, 601/2, 608/3 do ploch bydlení.****Stanovisko pořizovatele:**

Dle metodiky vymezení ploch z rozdílným způsobem využití jsou samostatně vymežovány zpravidla plochy o výměře nad 0,5 ha, předmětné pozemky pro školství toto nespĺňují. Předmětné pozemky jsou ve všech variantách součástí stabilizované plochy bydlení B, ve které je zařízení tohoto typu přípustné.

*„Plochy bydlení – B*

*P o d m í n k y v y u ž í t í p l o c h b y d l e n í*

*Hlavní je využití pro bydlení.*

*Přípustné je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské vybavení a sport, zařízení technické a dopravní infrastruktury), které slouží obyvatelům v takto vymezené ploše.“*

Dle výkladu pojmů v konceptu výroku v kap. 3.2.1 se základním občanským vybavením rozumí souhrn občanských zařízení bezprostředně spjatých s bydlením, která se vyznačují vysokou četností používání obyvatelstvem; rozhodujícím kritériem pro jejich umístování je přiměřená prostorová dostupnost, tj. jejich vzdálenost od bytů uživatelů. Patří k nim např. mateřské školy, základní školy (zvláště I. stupně), místní a městské knihovny, hřiště pro děti a mládež, maloobchodní prodejny zboží každodenní potřeby, apod.

Vzhledem k tomu, že pozemek parc. č. 600/1 je v majetku města a navazuje na zařízení Rozmarýnku dává pořizovatel pokyn ho přiřčenit k ploše B/d2 s možností jeho využití pro výukové účely.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**262P**

**Navrhuje na pozemcích parc. č. 601/1, 601/2, 608/3 místo B/d2 V/a2.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dle metodiky vymezení ploch z rozdílným způsobem využití jsou samostatně vymežovány zpravidla plochy o výměře nad 0,5 ha, předmětné pozemky pro školství toto nespĺňují. Předmětné pozemky jsou ve všech variantách součástí stabilizované plochy bydlení B, ve které je zařízení tohoto typu přípustné.

*„Plochy bydlení – B*

*P o d m í n k y v y u ž í t í p l o c h b y d l e n í*

*Hlavní je využití pro bydlení.*

*Přípustné je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské vybavení a sport, zařízení technické a dopravní infrastruktury), které slouží obyvatelům v takto vymezené ploše.“*

Dle výkladu pojmů v konceptu výroku v kap. 3.2.1 se základním občanským vybavením rozumí souhrn občanských zařízení bezprostředně spjatých s bydlením, která se vyznačují vysokou četností používání obyvatelstvem; rozhodujícím kritériem pro jejich umístování je přiměřená prostorová dostupnost, tj. jejich vzdálenost od bytů uživatelů. Patří k nim např. mateřské školy, základní školy (zvláště I. stupně), místní a městské knihovny, hřiště pro děti a mládež, maloobchodní prodejny zboží každodenní potřeby, apod.

Vzhledem k tomu, že pozemek parc. č. 600/1 je v majetku města a navazuje na zařízení Rozmarýnku dává pořizovatel pokyn ho přiřčenit k ploše B/d2 s možností jeho využití pro výukové účely.

***Připomínce se nevyhovuje.***



**263P**

**Konstatuje, že na pozemcích parc. č. 601/1, 601/2, 608/3 je školské zařízení pro vzdělání.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dle metodiky vymezení ploch z rozdílným způsobem využití jsou samostatně vymezovány zpravidla plochy o výměře nad 0,5 ha, předmětné pozemky pro školství toto nespĺňují. Předmětné pozemky jsou ve všech variantách součástí stabilizované plochy bydlení B, ve které je zařízení tohoto typu přípustné.

*„Plochy bydlení – B*

*P o d m í n k y v y u ž í t í p l o c h b y d l e n í*

*Hlavní je využití pro bydlení.*

*Přípustné je využití související, podmiňující nebo doplňující hlavní využití (zejména využití pro základní občanské vybavení a sport, zařízení technické a dopravní infrastruktury), které slouží obyvatelům v takto vymezené ploše.“*

Dle výkladu pojmů v konceptu výroku v kap. 3.2.1 se základním občanským vybavením rozumí souhrn občanských zařízení bezprostředně spjatých s bydlením, která se vyznačují vysokou četností používání obyvatelstvem; rozhodujícím kritériem pro jejich umístování je přiměřená prostorová dostupnost, tj. jejich vzdálenost od bytů uživatelů. Patří k nim např. mateřské školy, základní školy (zvláště I. stupně), místní a městské knihovny, hřiště pro děti a mládež, maloobchodní prodejny zboží každodenní potřeby, apod.

Vzhledem k tomu, že pozemek parc. č. 600/1 je v majetku města a navazuje na zařízení Rozmarýnku dává pořizovatel pokyn ho přiřčenit k ploše B/d2 s možností jeho využití pro výukové účely.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**328P****Nesouhlasí s návrhem komunikace vedoucí ulicí Kopretinovou včetně vymezení VPS Xd-520/m a s přeparcelací dle US – 011, požaduje v lokalitě Juranka var. III****Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 před zrušením ZUR JmK uvedl pořizovatel následující:

Varianta I v lokalitě Juranka navrhuje bydlení, varianta II územní rezervu pro bydlení a varianta III ponechává plochu zahrádek s přípustnými zahradními chatami.

Vzhledem k ekonomické náročnosti výstavby technické a dopravní infrastruktury v lokalitě Juranka, definované v urbanistické studii „Studie možnosti využití lokality Juranka“ (zpracovatel atelier ERA), je tato lokalita řešena ve variantě II konceptu pouze jako územní rezerva pro bydlení. Nicméně jde o lokalitu ve vazbě na zastavěné území vhodnou pro rezidenční bydlení ve městě Brně jako protiváha suburbanizačním tendencím za správnými hranicemi města. Dopravní obslužnost prověřila „Dopravně urbanistická studie Jundrov – Juranka“ z roku 2006, zpracovatel Via consult projekt, Ing. Novák. Studie prověřila, že je výstavba možná za podmínky vyřešení dopravního napojení na stávající komunikační síť, zainvestování technické infrastruktury (inženýrských sítí) a vymezení páteřního koridoru dopravní obsluhy území.

Vzhledem k výše uvedenému a k poloze lokality a s ohledem na podnět MČ Brno-Kohoutovice dává pořizovatel pokyn rozvojovou lokalitu Ju-1 řešit dle var. I pro plochy bydlení s podmínkou řešení celé lokality územní studií, která následně vymezení části území s povinností zpracovat dílčí regulační plány. Územní studie US-011 prověří prostorové uspořádání zástavby a možnosti dopravní obsluhy území včetně vstupů do území s ohledem na rozlohu a náročnost terénu, navrhne etapizaci výstavby. Dále prověří zvýšené dopravní zatížení ulice Veslařské, dostatečnou šířku pro průjezd MHD, problematické dopravní napojení přes obytnou ulici Libušino údolí a stávající lesní porost včetně dalších podmiňujících investic.

Koridor pro komunikaci v lokalitě Juranky byl jako VPS vymezen již v platném ÚPmB ve vazbě na návrhové plochy bydlení. Šířka veřejných prostranství jejichž součástí je i veřejná komunikace je závazně stanovena vyhláškou č. 501/2006 Sb., v platném znění, a nelze ji realizovat v rozporu s tímto právním předpisem.

Koncept připravovaného ÚP převzal právní stav v území (vymezení plochy veřejné obsluhy území), který je nutno zachovat i pro vlastníky ostatních pozemků u dnes platných návrhových ploch bydlení a připomínce tudíž vyhovět nelze.

Realizace koridoru (VPS Xd-520/m) je vázána až na budoucí výstavbu v lokalitě. Jde pouze o vymezení plochy veřejné obsluhy území do územního plánu, která ve vyhláškou požadovaných parametrech zajistí prostorovou rezervu pro budoucí realizaci koridoru územím.

Do doby realizace využití dle var. I lze nadále předmětnou lokalitu využívat ke stávajícímu účelu.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR JmK. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Z platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB bude výsledná varianta zpracována do návrhu nového ÚP.

Bez trasy D43 (dříve R43) na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu **Ju-1** (dle varianty I)

v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikace D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města. Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II vymezit lokalitu Ju-1 jako **územní rezervu pro bydlení**: lokalita bude zatím ponechána s využitím pro nestavební funkci.

*Připomínka se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka **Ju-1** (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JmK. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB zapracujte výslednou variantu do návrhu nového ÚP.

Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu- řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.

**329P****Nesouhlasí s návrhem komunikace vedoucí ulicí Kopretinovou včetně vymezení VPS Xd-520/m a s přeparcelací dle US – 011, požaduje v lokalitě Juranka var. III****Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 před zrušením ZUR JmK uvedl pořizovatel následující:

Varianta I v lokalitě Juranka navrhuje bydlení, varianta II územní rezervu pro bydlení a varianta III ponechává plochu zahrádek s přípustnými zahradními chatami.

Vzhledem k ekonomické náročnosti výstavby technické a dopravní infrastruktury v lokalitě Juranka, definované v urbanistické studii „Studie možnosti využití lokality Juranka“ (zpracovatel atelier ERA), je tato lokalita řešena ve variantě II konceptu pouze jako územní rezerva pro bydlení. Nicméně jde o lokalitu ve vazbě na zastavěné území vhodnou pro rezidenční bydlení ve městě Brně jako protíváha suburbanizačním tendencím za správnými hranicemi města. Dopravní obslužnost prověřila „Dopravně urbanistická studie Jundrov – Juranka“ z roku 2006, zpracovatel Via consult projekt, Ing. Novák. Studie prověřila, že je výstavba možná za podmínky vyřešení dopravního napojení na stávající komunikační síť, zainvestování technické infrastruktury (inženýrských sítí) a vymezení páteřního koridoru dopravní obsluhy území.

Vzhledem k výše uvedenému a k poloze lokality a s ohledem na podnět MČ Brno-Kohoutovice dává pořizovatel pokyn rozvojovou lokalitu Ju-1 řešit dle var. I pro plochy bydlení s podmínkou řešení celé lokality územní studií, která následně vymezení části území s povinností zpracovat dílčí regulační plány. Územní studie US-011 prověří prostorové uspořádání zástavby a možnosti dopravní obsluhy území včetně vstupů do území s ohledem na rozlohu a náročnost terénu, navrhne etapizaci výstavby. Dále prověří zvýšené dopravní zatížení ulice Veslařské, dostatečnou šířku pro průjezd MHD, problematické dopravní napojení přes obytnou ulici Libušino údolí a stávající lesní porost včetně dalších podmiňujících investic.

Koridor pro komunikaci v lokalitě Juranky byl jako VPS vymezen již v platném ÚPmB ve vazbě na návrhové plochy bydlení. Šířka veřejných prostranství jejichž součástí je i veřejná komunikace je závazně stanovena vyhláškou č. 501/2006 Sb., v platném znění, a nelze ji realizovat v rozporu s tímto právním předpisem.

Koncept připravovaného ÚP převzal právní stav v území (vymezení plochy veřejné obsluhy území), který je nutno zachovat i pro vlastníky ostatních pozemků u dnes platných návrhových ploch bydlení a připomínce tudíž vyhovět nelze.

Realizace koridoru (VPS Xd-520/m) je vázána až na budoucí výstavbu v lokalitě. Jde pouze o vymezení plochy veřejné obsluhy území do územního plánu, která ve vyhláškou požadovaných parametrech zajistí prostorovou rezervu pro budoucí realizaci koridoru územím.

Do doby realizace využití dle var. I lze nadále předmětnou lokalitu využívat ke stávajícímu účelu.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR JmK. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Z platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB bude výsledná varianta zpracována do návrhu nového ÚP.

Bez trasy D43 (dříve R43) na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu **Ju-1** (dle varianty I)

v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikace D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města. Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II vymežit lokalitu Ju-1 jako **územní rezervu pro bydlení**: lokalita bude zatím ponechána s využitím pro nestavební funkci.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka **Ju-1** (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JmK. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB zapracujte výslednou variantu do návrhu nového ÚP.

Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu- řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.

**330P****Nesouhlasí s návrhem komunikace vedoucí ulicí Kopretinovou včetně vymezení VPS Xd-520/m a s přeparcelací dle US – 011, požaduje v lokalitě Juranka var. III****Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 před zrušením ZUR JmK uvedl pořizovatel následující:

Varianta I v lokalitě Juranka navrhuje bydlení, varianta II územní rezervu pro bydlení a varianta III ponechává plochu zahrádek s přípustnými zahradními chatami.

Vzhledem k ekonomické náročnosti výstavby technické a dopravní infrastruktury v lokalitě Juranka, definované v urbanistické studii „Studie možnosti využití lokality Juranka“ (zpracovatel atelier ERA), je tato lokalita řešena ve variantě II konceptu pouze jako územní rezerva pro bydlení. Nicméně jde o lokalitu ve vazbě na zastavěné území vhodnou pro rezidenční bydlení ve městě Brně jako protíváha suburbanizačním tendencím za správnými hranicemi města. Dopravní obslužnost prověřila „Dopravně urbanistická studie Jundrov – Juranka“ z roku 2006, zpracovatel Via consult projekt, Ing. Novák. Studie prověřila, že je výstavba možná za podmínky vyřešení dopravního napojení na stávající komunikační síť, zainvestování technické infrastruktury (inženýrských sítí) a vymezení páteřního koridoru dopravní obsluhy území.

Vzhledem k výše uvedenému a k poloze lokality a s ohledem na podnět MČ Brno-Kohoutovice dává pořizovatel pokyn rozvojovou lokalitu Ju-1 řešit dle var. I pro plochy bydlení s podmínkou řešení celé lokality územní studií, která následně vymezení části území s povinností zpracovat dílčí regulační plány. Územní studie US-011 prověří prostorové uspořádání zástavby a možnosti dopravní obsluhy území včetně vstupů do území s ohledem na rozlohu a náročnost terénu, navrhne etapizaci výstavby. Dále prověří zvýšené dopravní zatížení ulice Veslařské, dostatečnou šířku pro průjezd MHD, problematické dopravní napojení přes obytnou ulici Libušino údolí a stávající lesní porost včetně dalších podmiňujících investic.

Koridor pro komunikaci v lokalitě Juranky byl jako VPS vymezen již v platném ÚPmB ve vazbě na návrhové plochy bydlení. Šířka veřejných prostranství jejichž součástí je i veřejná komunikace je závazně stanovena vyhláškou č. 501/2006 Sb., v platném znění, a nelze ji realizovat v rozporu s tímto právním předpisem.

Koncept připravovaného ÚP převzal právní stav v území (vymezení plochy veřejné obsluhy území), který je nutno zachovat i pro vlastníky ostatních pozemků u dnes platných návrhových ploch bydlení a připomínce tudíž vyhovět nelze.

Realizace koridoru (VPS Xd-520/m) je vázána až na budoucí výstavbu v lokalitě. Jde pouze o vymezení plochy veřejné obsluhy území do územního plánu, která ve vyhláškou požadovaných parametrech zajistí prostorovou rezervu pro budoucí realizaci koridoru územím.

Do doby realizace využití dle var. I lze nadále předmětnou lokalitu využívat ke stávajícímu účelu.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR JmK. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Z platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB bude výsledná varianta zapracována do návrhu nového ÚP.

Bez trasy D43 (dříve R43) na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu **Ju-1** (dle varianty I)

v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikace D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města. Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II vymežit lokalitu Ju-1 jako **územní rezervu pro bydlení**: lokalita bude zatím ponechána s využitím pro nestavební funkci.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka **Ju-1** (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JmK. Po rozhodnutí MD o výsledné variantě ŽUB zapracujte výslednou variantu do návrhu nového ÚP.

Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu- řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.

<b>MČ BRNO-KNÍNIČKY</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>5 P</b>	0052267_11	KP	
<b>59 P</b>	0079170_11	AR	
<b>110 P</b>	0086659_11	ZK	
<b>111 P</b>	0086666_11	AK	<b>ID 110 P</b>
<b>112 P</b>	0086679_11	RK	
<b>197 P</b>	0090000_11	AZ	
<b>296 P</b>	0098980_11	Občanské sdružení Osada	
<b>297 P</b>	0098990_11	DS	
<b>298 P</b>	0098995_11	ES	<b>ID 297 P</b>
<b>299 P</b>	0099021_11	MS	
<b>326 P</b>	0093907_11	JF	
<b>327 P</b>	0093912_11	AF	<b>ID 326 P</b>



**5P****Připomínka: požadavek zařadit stavbu pro obchod jako vybavenost pro obyvatele Kníniček v ploše SO vymezené v platném ÚPmB****Stanovisko pořizovatele:**

Dle odůvodnění zpracovatele konceptu byla pro potřeby ZOO vymezena v souladu s požadavkem generelu ZOO plocha veřejné vybavenosti pro nový vstupní areál s parkovištěm a zastavitelná plocha východním směrem pro vybudování výběhu safari. Tato plocha, včetně požadovaných nových vstupů je závislá na novém koridoru veřejné obsluhy, který je navržen ve variantě I.

Jedná se o zastavitelné plochy Ky-1 pro nástupní prostor a Kn- 6 pro rozvoj safari. Z výsledků projednání vyplynul k zastavitelné ploše Ky-1 (řešené ve všech variantách shodně) v roce 2012 pokyn, který plochu D v lokalitě Ky-1 přiřazuje k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO. Mezi plochou V/a2/ZOO a lokalitou nových rodinných domů při ulici Dolní Louky nově vymezuje pás městské zeleně Z. Vzhledem k současnému vývoji řešení využití lokality Ky-1 pro nový nástupní prostor bude možné plochu veřejné vybavenosti V/a2/ZOO zmenšit a v návrhu vymezit pro jiné funkční využití dle potřeb městské části.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na umožnění stavby obchodu se základními potravinami a domácími potřebami***

**Pokyn pro zpracovatele:**

U plochy Ky-1 plochu D přiřadte k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO, kterou vymezte pouze v rozsahu připravovaného investičního záměru na vybudování nástupního prostoru ZOO (připravuje OŽP MMB). Zbytek plochy V/a2/ZOO vymezte pro funkční využití umožňující doplnění občanské vybavenosti (např. MŠ, DPS, Paracentrum fenix). Podél nových rodinných domů při ulici Dolní Louky vymezte pás městské zeleně Z.

**59P****Připomínka – nesouhlas s rozvojovými lokalitami Ky-7, Ky-8 a Ky-9 z důvodu zvýšené hlučnosti, prašnosti a negativní změně rázu krajiny****Stanovisko pořizovatele:**

Pro rekreační území Brněnské přehrady je zpracována územní studie „Rekreační oblast přehrada“-výsledný návrh (rok 2013) a z podnětů samosprávy z roku 2017 vyplynul požadavek na řešení lokality Ky-8.

*Připomínka se zohledňuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při řešení rekreační oblasti Brněnské přehrady vycházejte z ÚS „Rekreační oblast přehrada“-výsledný návrh (rok 2013) a lokalitu Ky-8 řešte dle var. II tak, že v kontaktu s k. ú. Rozdrojovice vymezíte pouze plochu S/a2 a plochu dopravní infrastruktury; zbývající plochy severozápadně ulice Rozdrojovická a trať Padělky (východně ulice Rozdrojovické) ponechte jako plochu zemědělskou. Dále upravte v lokalitě Ky-8 regulativ zastavitelné plochy R na plochy R/d1/i.

110P [REDACTED].  
111P [REDACTED]

**Připomínka – proti var. III bez R43 na území města a proti vedení „Boskovickou brázdou“ z důvodů nevhodné konfigurace terénu, předpokládané nízké dopravní zátěže. Souhlas s dokončením rozestavěné R43 v původní bystrcké trase dle var. I a II Konceptu ÚP**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno ve dvou variantách koridory územních rezerv. Podle § 54 odst. 5 stavebního zákona je „obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Návrh územního plánu musí tedy tuto skutečnost respektovat.

Do doby rozhodnutí o trasování komunikace D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JmK rozhodnuto o trasování D43 na území města. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nehovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

**112P** **Připomínka – proti var. III bez R43 na území města****Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno ve dvou variantách koridory územních rezerv. Podle § 54 odst. 5 stavebního zákona je „obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Návrh územního plánu musí tedy tuto skutečnost respektovat.

Do doby rozhodnutí o trasování komunikace D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JmK rozhodnuto o trasování D43 na území města. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

**197P****Připomínka – požadavek na dopravní obsluhu VHD ke „komínskému vstupu“ do Zoologické zahrady v případě rozšíření ZOO o „Safari“.****Stanovisko pořizovatele:**

Návrh obsluhy nového vstupu do ZOO – Safari veřejnou hromadnou dopravou je možný prostřednictvím komunikačního propojení Komín – Medlánky.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou. Systém veřejné obsluhy území zajišťuje dopravní obslužnost funkčních ploch.

Ve výkrese „S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma“ je zobrazeno pouze vedení páteřních autobusových linek MHD. Vlastní obsluha předmětného území je součástí organizace dopravy, v tomto případě nemá územní průmět.

***Připomínce se vyhovuje.***


**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

**296P Občanské sdružení Osada,** 

**Připomínka – požadavek řešit odkanalizování levobřežní části rekreační oblasti přehrada (nudapláž, pláž Osada, loděnice AČR) prodloužením kanalizace v délce cca 700 m od šachty u restaurace Osada a Princezna**

**Stanovisko pořizovatele:**

Zpracovateli bude dán pokyn navrhnout prodloužení splaškové kanalizace s cílem odkanalizování chatové oblasti Osada na Brněnské přehradě na podkladu Studie odkanalizování určených lokalit (Pöyry, 2007).

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Navrhněte prodloužení splaškové kanalizace s cílem odkanalizování chatové oblasti Osada na Brněnské přehradě na podkladu Studie odkanalizování určených lokalit (Pöyry, 2007).

**297P**  
**298P**

### **Připomínka – preference var. III**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Rozhodnutí o výběru varianty by patrně směřovalo k variantě II, která vzešla z projednání. V průběhu pořizování však došlo k zásadní změně právní situace: v říjnu 2016 byly vydány Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, které nabyly účinnosti 3. listopadu 2016. Podle § 53 odst. 4 písm. a) stavebního zákona musí být územní plán vždy v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Podle § 54 odst. 5 stavebního zákona je „obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem a následně schválenou politikou územního rozvoje“. § 43 odst. 3

Uvedený požadavek na soulad územního plánu s nadřazenou ÚPD musí platit ve kterékoli fázi pořizování územního plánu.

Návrh územního plánu tedy musí tuto novou skutečnost zohlednit. Proto není možno v k. ú. Kníničky preferovat variantu III.

***Připomínce se nevyhovuje.***



**299P**

- 1. Požadavek na vypuštění rozvojové lokality Ky-1 se specifikací V/a2/ZOO. Podle již zveřejněných studií a podle již probíhajícího procesu EIA má v ploše Ky-1 být umístěno obří parkoviště pro více než 300 vozidel. Umístění této plochy a její účel je v rozporu se základními principy územního plánování, neboť plocha parkoviště tohoto typu nesmí být umístována v těsném kontaktu s oblastmi rodinných domů.**

Dle odůvodnění zpracovatele konceptu byla pro potřeby ZOO vymezena v souladu s požadavkem generelu ZOO plocha veřejné vybavenosti pro nový vstupní areál s parkovištěm a zastavitelná plocha východním směrem pro vybudování výběhu safari. Tato plocha, včetně požadovaných nových vstupů je závislá na novém koridoru veřejné obsluhy, který je navržen ve variantě I.

Jedná se o zastavitelné plochy Ky-1. Z výsledků projednání vyplynul k zastavitelné ploše Ky-1 (řešené ve všech variantách shodně) v roce 2012 pokyn, který plochu D v lokalitě Ky-1 přiřazuje k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO. Mezi plochou V/a2/ZOO a lokalitou nových rodinných domů při ulici Dolní Louky nově vymezuje pás městské zeleně Z. Vzhledem k současnému vývoji řešení využití lokality Ky-1 pro nový nástupní prostor bude možné plochu veřejné vybavenosti V/a2/ZOO zmenšit a v návrhu vymezit pro jiné funkční využití dle potřeb městské části.

*Části podnětu se vyhovuje, a to v požadavku, aby nebyl přímý kontakt parkoviště s rodinnými domy; ve zbývající části se podnětu nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

U plochy Ky-1 plochu D přiřadte k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO, kterou vymezte pouze v rozsahu připravovaného investičního záměru na vybudování nástupního prostoru ZOO (připravuje OZP MMB). Zbytek plochy V/a2/ZOO vymezte pro funkční využití umožňující doplnění občanské vybavenosti (např. MŠ, DPS, Paracentrum fenix). Podél nových rodinných domů při ulici Dolní Louky vymezte pás městské zeleně Z.

- 2. Požadavek na zachování předměstského a rekreačního rázu MČ:**

**Vzhledem k tomu, že v případě plochy Ky-1 se jedná o plochu téměř 4 hektary a která je vklíněna mezi zástavbu rodinných domů, tato změna by násilně a nenávratně změnila charakter celé městské části.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Kníničky byly historicky samostatnou obcí s venkovskou zástavbou, vznikly jako uměle založený obytný soubor- jako náhrada původní obce na břehu Svatky vymístěné při budování brněnské přehrady. Výstavba domů započala v roce 1935. Na části katastrálního území Kníničky byla již v roce 1953 otevřena zoologická zahrada, která svým specifickým určením zajišťovala a stále zajišťuje rekreační využití nejen pro obyvatele města Brna, ale i mimoměstské návštěvníky (nyní má rozlohu 47,5 ha). Nová bytová výstavba od 90. let pokračuje i nadále ve formě nízkopodlažní individuální rodinné výstavby, která si zachovává tzv. příměstský charakter obce, a výrazným způsobem přispěla k rozšíření původní sídelní struktury dnešní MČ. Areál ZOO zde má svoji dlouholetou tradici a udává specifický charakter území Kníniček již od svého založení.

Požadavek na utlumení nezbytného rozvoje areálu, který je zde provozován více než 50 let, je naprosto nepřijatelný, proto nelze požadavku na jiné využití v lokalitě Ky-1 vyhovět.

V rozvojové ploše Ky-1 je ve všech variantách konceptu navržena plocha dopravní infrastruktury D a plocha veřejné vybavenosti V/a2/ZOO pro nový vstupní areál ZOO. Z

výsledků projednání vyplynul k zastavitelné ploše Ky-1 v roce 2012 pokyn, který plochu D v lokalitě Ky-1 přiřazuje k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO. Mezi plochou V/a2/ZOO a lokalitou nových rodinných domů při ulici Dolní Louky nově vymezuje pás městské zeleně Z. Vzhledem k současnému vývoji řešení využití lokality Ky-1 pro nový nástupní prostor bude možné plochu veřejné vybavenosti V/a2/ZOO zmenšit a v návrhu vymezit pro jiné funkční využití dle potřeb městské části.

*Přípomínce se nevyhovuje.*

**3. Dopad plochy Ky-1, plánované jako parkoviště pro 300 vozidel nebyl posouzen z hlediska vlivů ÚPmB na veřejné zdraví. Požadavek na nápravu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Podnět není oprávněný. Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno jako podklad pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) a jeho závěry byly uplatněny v kap. 10.2.

*Přípomínce se nevyhovuje.*

**4. Posouzení vlivů na udržitelný rozvoj (které musí zahrnovat posouzení vlivů na životní prostředí SEA a posouzení na veřejné zdraví HIA) neobsahuje informace z dokumentu HIA zpracovaného autorizovanou osobou a je tedy jako celek nepřijatelné. Proces pořizování změny ÚPmB byl zatížen těžkou vadou, která zakládá protiprávnost předmětného procesu pořizování ÚPmB.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Podstatou připomínky je tvrzení, že Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ) neobsahuje informace z dokumentu Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (dále jen HIA), což má zakládat nepřijatelnost VVURÚ jako celku. Tato připomínka není oprávněná, protože:

a) HIA bylo zpracováno autorizovanou osobou jako podklad pro VVURÚ

b) Závěry HIA byly uplatněny v kap. 10.2.

c) V kap. 11 VVURÚ byly vlivy na zdraví obyvatel integrovány do kvalitativního hodnocení jednotlivých strategických záměrů.

VVURÚ tedy prokazatelně obsahuje informace z posudku HIA. Navíc, vlastní vyhodnocení HIA neobsahuje žádné podrobnější informace, než které jsou uvedeny v části A VVURÚ, tedy ve vyhodnocení vlivů ÚP na životní prostředí (SEA).

*Přípomínce se nevyhovuje.*

**5. Požadavek na dořešení plochy Ky-1 jako kombinace ploch krajinné zeleně, sportu resp. rekreace.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Požadavku nelze vyhovět vzhledem ke strategickému významu plochy v lokalitě Ky-1 pro brněnskou ZOO - viz stanovisko k bodu 48 a 49.

Řešení lokality Ky-1 ve všech třech variantách konceptu odpovídá řešení, které bylo prověřeno v letech 1998-2001 a 2x veřejně projednáno v rámci pořizování Regulačního plánu Kníničky. Ten dnes slouží jako územně plánovací podklad pro územní rozhodování dle § 25 stavebního zákona, až do fáze návrhu však byl pořizován jako regulační plán, a byl proto v letech 1998 – 2001 minimálně 2x veřejnoprávně projednán. Tento ÚPP byl použit rovněž jako podklad pro zpracování Generelu rozvoje ZOO města Brna v r. 2006.

V rozvojové ploše Ky-1 je ve všech variantách konceptu navržena plocha dopravní infrastruktury D a plocha veřejné vybavenosti V/a2/ZOO pro nový vstupní areálu ZOO. Z výsledků projednání vyplynul k zastavitelné ploše Ky-1 v roce 2012 pokyn, který plochu D v lokalitě Ky-1 přiřazuje k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO. Mezi plochou V/a2/ZOO a lokalitou nových rodinných domů při ulici Dolní Louky nově vymezuje pás městské zeleně Z. Vzhledem k současnému vývoji řešení využití lokality Ky-1 pro nový nástupní prostor bude možné plochu veřejné vybavenosti V/a2/ZOO zmenšit a v návrhu vymezit pro jiné funkční využití dle potřeb městské části.

***Připomínce se nevyhovuje.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

U plochy Ky-1 plochu D přiřadíte k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO, kterou vymezíte pouze v rozsahu připravovaného investičního záměru na vybudování nástupního prostoru ZOO (připravuje OŽP MMB). Zbytek plochy V/a2/ZOO vymezíte pro funkční využití umožňující doplnění občanské vybavenosti (např. MŠ, DPS, Paracentrum fenix). Podél nových rodinných domů při ulici Dolní Louky vymezíte pás městské zeleně Z.

### **6. Požadavek na zpracování plochy pro nový vstup do ZOO v prostoru rozvojové lokality Kn-6 nebo v její blízkosti.**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Hlavní centrální nástup včetně parkoviště a služeb pro stávající rozsah areálu ZOO je řešen v lokalitě Ky-1 od ulice Ondrova, v území, které je pro tento účel dlouhodobě rezervováno na pozemcích v majetku SMB. Další možný nástup z katastrálního území Komín v lokalitě Kn-6 je vázán až na další rozvoj ZOO (část Safari) a zejména na investičně nákladné vybudování příjezdové komunikace. Nezajistí přímý nástup do stávajících expozic v areálu, které jsou vybudovány na západním svahu Mniší hory. Dle Generelu ZOO se tímto vstupem vstupem v rozvojové lokalitě Kn-6 počítá, sloužit má především pro budoucí - novou část areálu. Dopravní připojení lokality Kn-6 bude v návrhu ÚP řešeno dle III. varianty konceptu v návaznosti na komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou), které bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.

***Připomínce se vyhovuje.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Kn-6 a její dopravní napojení řešte dle var. III, komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) řešte systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.

### **7. Požaduje plnohodnotné zařazení záměru pro spojovací komunikaci od Bystrce (od silnice Kníničské) ve směru do Králova Pole, a to i napojením k novému vstupu do ZOO v prostoru rozvojové lokality Ky-6 nebo v její blízkosti.**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Propojení uvedených městských částí od ulice Kníničské ve směru do Králova Pole je v konceptu řešeno ve var. I a III. V návrhu ÚP bude řešeno komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III, které umožní dopravní obsluhu pro rozvojovou část ZOO (Kn-6).

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Kn-6 a její dopravní napojení řešte dle var. III, komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) řešte systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.

- 8. Změna pro plochu nyní značenou jako Ky-1 byla už projednávána v rámci 24. souboru změn ÚPmB, kdy v dané věci byl ustanoven zástupce veřejnosti podpořený cca 300 podpisy. Po námitkách bylo Zastupitelstvo města Brna informováno, že pořizování této změny se zastavuje. K obnovení projednávání této zastavené změny není ani uveden důvod a ani nebyly připomínky a námitky vypořádány. Státní správa musí postupovat konzistentně, a pokud nevzniknou nové a doložené skutečnosti, pořizovatel neměl právo požadovat zahrnutí této zastavené změny do konceptu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Nejedná se o obnovené pořizování změny ÚPmB (zastavené v r. 2010), ale o pořizování nového územního plánu jako celku, jehož zadání bylo projednáváno již v r. 2005 – jedná se o dva na sobě nezávislé procesy. Smyslem změny B34/07-I bylo upřesnit funkční využití stavebních ploch v dané lokalitě pro ZOO, nikoliv věcně měnit jejich přípustný funkční obsah. Vzhledem k tomu, že i stávající funkční určení těchto ploch umožňuje realizaci objektů uvažovaného nástupu do ZOO, měla změna B34/07-I v podstatě jen formální charakter a bylo tedy možné ji zastavit.

*Připomínce se nevyhovuje.*

- 9. Požadavek na vypuštění všech ploch a trasy rychlostní silnice R 43 se všemi jejími objekty a souvisejícími stavbami včetně mimoúrovňových křižovatek.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena na území MČ Brno-Kníničky. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

- 10. Požaduje, aby pořizování ÚPmB bylo v souladu se zákony, což znamená schválit nové Zadání ÚPmB, které bude v okamžiku schválení v souladu s platnou nadřazenou ÚPD.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Připomínka se obsahově nedotýká předmětu veřejného projednání variant konceptu řešení ÚP, ale váže se k předchozí uzavřené fázi pořizování.

*Připomínce se nevyhovuje.*

- 11. Poukazuje na ignorování právní analýzy „Vyhodnocení dopadů rozhodnutí NSS o zrušení části ÚPmB na zpracovaný koncept ÚPmB“ z 24.9.2010. Požaduje vypořádat závěry z této analýzy.**

**Stanovisko pořizovatele:**

„Vyhodnocení dopadů rozhodnutí NSS o zrušení části ÚPmB na zpracovaný koncept ÚPmB“ z 24.9.2010 není a nemůže být součástí žádné z navržených variant konceptu řešení ÚP, nemůže tak ani být předmětem jeho projednávání a potažmo ani vypořádávání vznesených námitek a připomínek. Jedná se pouze o dokument informativní (analytické) povahy bez náležité právní relevance. Dokument rovněž neobsahuje žádné závazné pokyny pro pořizovatele, ale pouze sumarizuje problematiku zařazování prvků nadmístního významu do územních plánů ve světle poněkud neucelené judikatury NSS. Pořizovatel je povinen postupovat v souladu s platnou legislativou a současně též reagovat na změny v územně plánovací dokumentaci kraje, nikoliv vypořádávat závěry dokumentu analytického charakteru, který si nechalo samo statutární město Brno vypracovat na své náklady. Pořizovateli nepřísluší nad rámec vypořádání konkrétních námitek a připomínek interpretovat právní normy a rozhodnutí soudních orgánů.

*Připomínce se nevyhovuje.*

- 12. Požaduje na základě rozsudku NSS 9/Ao 1/2010 – 84 přehodnotit jednotlivě všechny námítky a připomínky občanů týkající se R43 k Zadání ÚP k variantě 1 a 2 a pro změnu Zadání ÚPmB pro variantu 3, které byly ZMB zamítnuty a tím byla založena protiprávnost procesu pořizování ÚPmB. Jednalo se i o nesprávně vypořádané připomínky MČ**

**Stanovisko pořizovatele:**

Obsah podání se věcně nedotýká předmětu veřejného projednání, a to variant konceptu řešení ÚP, ale váže se na předchozí fázi pořizování tj. k zadání. Přičemž k zadání a jeho změně bylo a je dle příslušných ustanovení závazných právních předpisů možné v rámci jeho projednání uplatňovat u pořizovatele pouze připomínky (dříve též podněty, které však ze systematiky předchozí právní úpravy nelze stavět na roveň námítkám) a dotčené orgány navíc mohly uplatnit i požadavky na obsah zadání ÚP (dříve stanoviska).

Pořizovatel tak nemohl jednotlivá podání a připomínky zmíněných občanů k zadání ÚP (var. 1 a 2 a var. 3) vyhodnotit ani vypořádat jako námítky. Navíc právní předpisy v této fázi pořizování ÚP nestanovují pořizovateli povinnost připravit a předložit ke schválení návrh vypořádání připomínek. V kontextu výše uvedeného nelze tudíž dovozovat protiprávnost procesu pořizování ÚPmB, v důsledku Vámi namítané protiprávnosti vypořádání. Rovněž není zákonem stanovena povinnost, že při změně okolností (které se v daném případě týkají jen platného ÚPmB) musí pořizovatel zpětně měnit své závěry a opětovně vypořádávat podání, na která původně reagoval ze své vůle a nad rámec zákonem stanovených povinností. Pořizování ÚP nestanovují pořizovateli povinnost připravit a předložit ke schválení návrh vypořádání připomínek. V kontextu výše uvedeného nelze tudíž dovozovat protiprávnost procesu pořizování ÚPmB, v důsledku Vámi namítané protiprávnosti vypořádání. Rovněž není zákonem stanovena povinnost, že při změně okolností (které se v daném případě týkají jen platného ÚPmB) musí pořizovatel zpětně měnit své závěry a opětovně vypořádávat podání, na která původně reagoval ze své vůle a nad rámec zákonem stanovených povinností.

*Připomínce se nevyhovuje.*

- 13. Trasa R 43 dle PÚR ČR je součástí transevropské sítě TEN-T, vedení v ÚPmB přes SÚ Brno nesplňuje závazné podmínky vyplývající z legislativy EU pro transevropské sítě. (Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.1692/96/ES**

**Stanovisko pořizovatele:**

Ustanovení čl. 9 odst. 1 v námitce zmíněného rozhodnutí není způsobilé založit ve vztahu ke konceptu územního plánu žádný rozpor. Rozhodnutí schválené Evropským parlamentem a Radou vymezuje priority a základní směřování transevropských dopravních sítí, ale nestanovuje podmínky pro konkrétní vedení silniční dopravy. Rozhodnutí sice vymezuje projekty společného zájmu a jejich podpory (zejména finanční), avšak v procesu pořizování územního plánu není z žádného z hledisek určených stavebním zákonem relevantní posuzovat, zda v navrhovaná trasa komunikace vyhovuje kritériím uvedeným v rozhodnutí. Tuto povinnost nestanoví ani samotné rozhodnutí. Splnění či nedodržení kritérií stanovených uvedeným rozhodnutím pro transevropskou silniční síť ve vztahu ke konceptem navržené trase R 43, teoreticky může být posuzováno při hodnocení, zda Česká republika přijala nezbytná opatření k dosažení rozhodnutím vytyčených cílů, ale jakýkoliv výsledek nastíněného posouzení by neměl a nemohl mít vliv na zákonnost územního plánu natož pak variant konceptu jeho řešení.

*Připomínce se nevyhovuje.*

14. **K R43 a posouzení variant Expertní posudek na str. 16 uvádí: „ Průkaznost tvrzení....Postup hodnocení aplikovaný ve vyhodnocení SEA je tedy zásadně chybný a viditelně účelově aplikovaný“.** Požadavek na vypracování nového hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj (SEA, HIA).
15. **K R43 a posouzení variant Expertní posudek na str. 17 uvádí: „Zatímco celé vyhodnocení ....Ve variantě III totiž hodnotitel předjímá bez bližší podpůrné argumentace „až silně negativní vliv na obyvatelstvo a ovzduší, který vyplývá z celkové koncepce varianty III “ – str. 57.“** Požadavek na vypracování nového hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj (SEA, HIA).

**Dílčí připomínky č. 14 a 15 citují Expertní posudek na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj.**

**Stanoviska pořizovatele k námitkám č. 14 a 15:**

Dílčí námitky č. 14 a 15 se opírají o citace z neautorizovaného dokumentu nazvaného Expertní posudek na Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj konceptu Územního plánu města Brna (dále jen EP). Námitky sledují zpochybnění kvality VVURÚ s cílem zajistit VVURÚ nové a domoci se odstranění některých návrhů ÚPmB, s nimiž předkladatel námitek nesouhlasí.

K tomu je třeba dodat, že dokument EP nemá právní závaznost. Tento dokument neobsahuje námitky, nýbrž názory a závěry jeho zpracovatele. Je nutno připomenout, že legislativa upravující posouzení vlivu variant konceptu ÚPmB na udržitelný rozvoj termín „posudek“ nezná a jako takový dokument, EP nebyl součástí projednání VVURÚ s veřejností.

Dokument EP (ani žádný jiný posudek na VVURÚ) nemá z hlediska zákona právní relevanci a závaznost ani pro zpracovatele VVURÚ, ani pro pořizovatele. Z faktu, že EP existuje, nelze dovozovat ani povinnost upravovat VVURÚ zpracované dle zákona, ani povinnost akceptovat doporučení zpracovatele EP ve VVURÚ.

Proti oprávněnosti požadavků na vypořádání doporučení a závěrů EP navíc mluví fakt, že posudek nebyl pořizovatelem přijat jako objektivní a není tudíž oficiálním dokumentem souvisejícím s procesem pořizování a zpracování konceptu ÚP a VVURÚ.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), je definováno § 19, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) jako jeden z úkolů územního plánování. Struktura a míra podrobnosti vyhodnocení vychází z Přílohy č. 5 Vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně

plánovací činnosti. Součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je posouzení vlivů ÚP na životní prostředí, tzv. dokumentace SEA definovaná § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění a zpracovaná podle Přílohy ke stavebnímu zákonu. Zpracovatel EP tedy přihlížel ke svým zkušenostem a postupům, které nejsou ve všech případech shodné se zkušenostmi a postupy DHV CR.

Dílčí námitky č. 14 a 15 tedy lze s ohledem na výše uvedené považovat za irelevantní a lze je jako soubor odmítnout.

***Připomínka č. 14 a 15 se nevyhovuje.***

**16. Absurdní je dle SEA negativní hodnocení tunelové varianty R 43 přes MČ Kníničky než hodnocení varianty vedené po povrchu. Požadavek na vypracování nového hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj (SEA, HIA).**

**Stanovisko pořizovatele 2012:**

SEA na základě posouzení všech aspektů umístění R43 upřednostňuje pro tento konkrétní záměr variantu I, kdy je silnice vedena v tunelu. Celkové hodnocení SEA, které posuzuje řadu dalších záměrů a souvislostí, se přiklání k var. II, což nevylučuje v této variantě uplatnit specifické řešení R43 v daném prostoru navržené variantou I. Řešení R43 je předmětem vypořádání DO.

**Stanovisko pořizovatele k 2017:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou pro koridor D43 (dříve R43) vymezeny pouze územní rezervy: jednak na území města Brna v tzv. bystrecké stopě s označením RDS01-A a jednak mimo území města (s částečným zásahem na k. ú. Kníničky a k. ú. Bystrc) s označením RDS01-B a RDS01-C.

V souladu s vydanými ZÚR JMK budou územní rezervy pro koridory komunikace D43 v novém ÚP zpřesněny dle požadavků dotčeného orgánu – Ministerstva dopravy.

Do doby rozhodnutí o poloze dopravní silniční trasy bude nový ÚP muset při využití území zohlednit tyto územní rezervy vyplývající ze ZUR JmK.

Ve stádiu návrhu ÚPmB bude pořízen doplňk vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj (VVURÚ) ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon). Důvodem pro zpracování doplňku VVURÚ je zejména změna územních podmínek od doby zpracování VVURÚ ve vztahu k variantám I, II a III konceptu ÚPmB (2007 – 2009) a vývoj legislativy na úseku posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí.

***Připomínka se nevyhovuje.***

**17. K R43 a posouzení variant Expertní posudek na str. 17 uvádí: „Ukázkou nesprávného postupu hodnocení je např. i vztah varianty I a II z hlediska vedení R 43 přes MČ Kníničky. ... tunelová varianta musí být preferována a ne „utopena“ v hůře hodnocené a nedoporučené var.I“. Požadavek na vypracování nového hodnocení vlivu na udržitelný rozvoj (SEA, HIA).**

**Stanovisko pořizovatele :**

Ke konkrétnímu napadenému záměru je však nutno konstatovat, že SEA na základě posouzení všech aspektů umístění R43 upřednostňuje pro tento konkrétní záměr variantu I, kdy je silnice vedena v tunelu. Celkové hodnocení SEA, které posuzuje řadu dalších záměrů a souvislostí, se přiklání k var. II, což však nevylučuje v této variantě uplatnit specifické řešení R43 v daném prostoru navržené variantou I. Řešení R43 je předmětem vypořádání DO.

**Stanovisko pořizovatele k 2017:**

Ve stádiu návrhu ÚPmB bude pořízen doplňk vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj (VVURÚ) ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon). Důvodem pro zpracování

doplňku VVURÚ je zejména změna územních podmínek od doby zpracování VVURÚ ve vztahu k variantám I, II a III konceptu ÚPmB (2007 – 2009) a vývoj legislativy na úseku posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**18. Vedení R 43 přes rekreační oblast přehrady (Kníničky, Bystrc) je v rozporu s principy územního plánování dle části 3. stavebního zákona.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena na území MČ Brno-Kníničky. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět. V části třetí stavebního zákona jsou v § 18 a § 19 definovány cíle a úkoly územního plánování, „principy územního plánování“ se stavební zákon nezabývá.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

**19. Dopravní odůvodnění vedení tranzitní dopravy R43 přes Bystrc je chybné. Tuto funkci lze modelováním dopravy prokázat i v trase vedené mimo město tzv. boskovickou brázdou.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena na území MČ Brno-Kníničky. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

**20. Požadavek v MČ Kníničky zachovat předměstský charakter zástavby a toto deklarovat v regulativech a limitech využití území. Nepřipustit výstavbu objektů s více než dvěma NP hmotově odpovídajícím rodinným domkům.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Předměstský charakter zástavby je v konceptu zachován prostřednictvím navrženého plošného uspořádání a výškové úrovně zástavby pro zastavitelné plochy. Což znamená, převážně plošné uspořádání zástavby - rodinné volné s výškou zástavby do 10 m, které navazuje na regulace pro stabilizované plochy.

*Připomínce se vyhovuje.*

**21. Požadavek vypustit ve všech výkresech zakres trasy R43 mimo území města Brna. Trasa musí být nejprve schválena v ZÚR teprve poté může být zakreslována v podřazené územně plánovací dokumentaci.**



**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena na území MČ Brno-Kníničky. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.  
*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při návrhu řešení dopravní infrastruktury D43 respektujte řešení dle platných ZUR JmK (vydaných 3.11.2016).

**22. Rozšiřování plochy pro nákupní centra X v návaznosti na areál OBI je nepřijatelné, pokud nebude zajištěna dopravní obslužnost novou komunikací od Králova Pole (Medlánek).****Stanovisko pořizovatele:**

Území mezi ulicemi Kníničskou a nově navrženou propojkou Komín – Medlánky – Ivanovice (u stávajícího nákupního areálu s obchodním centrem OBI) zahrnuje rozvojovou lokalitu Kn-4. V Konceptu ÚP je mj. v této lokalitě vymezena plocha nákupních a zábavních center a zvláštních areálů X/a2. Plochy X se vymezují výhradně ve vazbě na kapacitní komunikace. Tento požadavek však v dané lokalitě nelze splnit.

Využití části rozvojové lokality Kn-4 pro plochy sportu S vycházelo z územní studie Rekreační zóna Svratecké údolí, jejímž účelem bylo vyhodnotit současné fungující sportovně – rekreační zařízení včetně prověření možnosti umístění významnějších sportovně rekreační aktivit, v tomto případě areálu pro cyklistiku - velodrom. Vzhledem k tomu že územní studie pořízená v roce 2008 prověřila umístění velodromu v lokalitě při ulici Hněvkovského, na pozemcích v majetku města Brna k tomuto účelu prozatím rezervovaných, není třeba dále sledovat původní, nyní již překonanou koncepci. a bývalý areál JZD je nutné opětovně vyhodnotit pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

S ohledem na uvedené okolnosti pořizovatel dává pokyn oproti 3 variantám Konceptu k novému vymezení (vyjma nezměněné severní části pro bydlení). V sousedství lokality Kn-4 budou stabilizované plochy vymezeny – severní část (areál OBI a Penny market) jako plocha W/a2 (odpovídá platnému ÚPmB) a jižní část jako plocha E/a2. Lokalita Kn-4 (mimo plochy bydlení) bude vymezena jako plocha komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek v severozápadní části lokality), plocha lehké výroby E/a2 (ve střední části). Lokalita bývalého JZD bude opětovně vyhodnocena pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Toto nové vymezení zajistí stabilizaci stávajících komerčních ploch a umožní zachování i rozvoj lehké výroby v areálu zahradnictví a areálu bývalého areálu JZD. Toto řešení je v souladu jak s požadavky vlastníků pozemků, tak i částečně s vyjádřením MČ a vyhovuje i obsahu věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

V rozvojové lokalitě Kn-4 (vyjma severní části pro bydlení, kterou ponechte beze změn) nově vymezte a rozdělte severní část návrhové plochy W/a2 na návrhovou plochu komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek) a návrhovou plochu lehké výroby E/a2 (ve střední části lokality) a v lokalitě bývalého areálu JZD opětovně vyhodnoťte území pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu

celého města. Stávající areál OBI vymezte jako stabilizovanou plochu W/a2 a stávající areál SIKA vymezte jako stabilizovanou plochu E/a2.

**23. Navrhované dopravní řešení s mimoúrovňovým nadzemním silničním křížením na ulici Kníničská (jižně od OBI) je nutné přerušit, navrhované řešení je v rozporu s principy územního plánování.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Úkolem územního plánování je vytvořit v území podmínky pro realizaci výhledových záměrů vymezením odpovídajících funkčních ploch, ve kterých je možné jejich umístění. Podrobný návrh technického řešení je předmětem dalších stupňů projektové dokumentace. Z tohoto důvodu nebude v návrhu předjímáno konkrétní řešení, ale bude pouze vymezena plocha pro dopravní infrastrukturu. To vyplývá i z požadavků dotčených orgánů Ministerstva dopravy a Odboru dopravy KrÚ JMK.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Plánované rozvojové záměry liniových staveb dopravní infrastruktury vč. křižovatek vymezte plochou dopravní infrastruktury bez vyznačení předpokládaného technického řešení..

**24.**

V kap. 9.1.2.2 konceptu ÚP je uvedeno: „R43 – ve Variantě I a II je respektována historická trasa R43 v bystré stopě s napojením na D1 křižovatkou MÚK Troubsko s návazností na JZT s maximálním využitím stopy pro cílovou a zdrojovou dopravu, pro dopravu tranzitní a vhodnou polohou městské a aglomerační vazby.“. Toto je nesprávné tvrzení. Historická trasa Hitlerovy dálnice nikdy historicky neměla sloužit cílové a zdrojové dopravě. Vztah této historické trasy pro „cílovou a zdrojovou dopravu“ není nikde prokázán. Použití trasy komunikace transevropské komunikace TEN-T pro „cílovou a zdrojovou dopravu“ je navíc v rozporu nejen s evropskou legislativou, ale i s čl. (23) závazné Politiky územního rozvoje, kde se uvádí, že „Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“

**Stanovisko pořizovatele:**

D43 je komunikací nadmístního významu, která musí být v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv, z nichž jedna je vedena na území MČ Brno-Kníničky. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat.

Zpochybňovaný text bude v souladu s nadřazenou dokumentací a v souladu s řešením zpracovaným do Návrhu ÚP upraven.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Text kapitoly Dopravní infrastruktura upravte v souladu s aktuálně platnou nadřazenou dokumentací a v souladu s řešením dopravního systému zpracovaného do Návrhu ÚP.

**25.**

Chybný koncept prosazovaný ve variantách I a II má i fatální dopad z hlediska možných opatření proti znečištěnému ovzduší. Podle připravované novely zákona o ovzduší pouze v situaci, kdy lze dopravě nabídnout alternativní komunikaci stejné nebo vyšší třídy, lze uvažovat o vyhlášení nízkoe emisní zóny. Bez R43 v Boskovické brázdě město Brno nemůže nabídnout takovouto alternativní komunikaci ve svém okolí a proto nelze ani v budoucnu vyhlásit ani v částech Brna nízkoe emisní zóny. Přitom podle zákona o ovzduší je nutné přijímat i územně plánovací opatření. Na toto vše zpracovatel územního plánu rezignoval.

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení D43 vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**26.**

V kap. 9.1.2.3 konceptu ÚP je uvedeno: „*Ve Variantě I a II se jedná o trasu R43 v bystrčské stopě, která řeší jak tranzitní, aglomerační, tak především městské vazby – jedná se tedy především o komunikaci celoměstského a aglomeračního významu. Je po ní vedena doprava tranzitní, zdrojová, cílová a v mnoha úsecích i vnitroměstská*“. Toto je nesprávné tvrzení. R43 není komunikací „celoměstského a aglomeračního významu“, ale komunikace TEN-T. Viz citace ze závazné Politiky územního rozvoje: „(121) R43 Vymezení: Brno–Svitavy/Moravská Třebová (E 461). Důvody vymezení: Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno–Svitavy/Moravská Třebová. Součást TEN-T. Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Provéřit proveditelnost rozvojového záměru. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a kraji Jihomoravským a Pardubickým. Termín: rok 2010“.

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení D43 vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**27.**

V kap. 9.1.2.5 konceptu ÚP je uvedeno: „*v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací se ze severního směru částečně ochranný systém ... přenáší však velké zatížení na druhý stupeň ochrany (VMO) s rizikem kapacitních problémů a přelévání dopravy na místní síť či třetí stupeň ochrany (MMO)*“. Toto je nesprávné tvrzení. Navíc se jedná o tvrzení nedoložené a nedoložitelné. Dopravní modely širšího území dokázaly převedení cca 17 tis. vozidel denně, z toho 4.5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy na R43 v Boskovické brázdě. Toto je zamlčeno a de facto zpracovatel územního plánu navrhuje, aby těchto 17 tis. vozidel denně, z toho 4.5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy nebylo odvedeno mimo město Brno a aby se znečištění ovzduší v Brně a hluková zátěž v Brně nemohly zlepšit odvedením tranzitní dopravy. Varianta III jako jediná z variant odvádí tranzitní dopravu mimo město Brno. Tím jako jediná má skutečnou funkci ochranného systému. V obou zbývajících variantách není ani jedno vozidlo tranzitní dopravy odvedeno mimo město Brno.

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení D43 vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**28.**

V kap. 9.1.2.5 konceptu ÚP je uvedeno: „v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací ze severního směru tato komunikace částečně plní „obchvatovou“ funkci tranzitní dopravy, zdrojová a cílová doprava bude nadále používat radiální směr I/43 a VMO. R43 v této stopě nemůže plnit rozváděcí funkci, protože je příliš vzdálená od města a není možno vytvořit potřebné napojení na dopravní skelet města“. Toto je nesprávné tvrzení. R43 s jediným napojením na územní Brna v prostoru Bystřce neplní žádnou „rozváděcí funkci“ a ani díky této excentrické poloze vzhledem k hlavním zdrojům a cílům dopravy ve směru od severu ani plnit nemůže. Dopravní modelování použité pro ÚPmB je z mnoha hledisek nesprávné a neúplné. Z analýzy stávajících dopravních intenzit, směrových průzkumů (viz např. studie firmy DOPING z roku 2005 objednaná ŘSD, nebo studie firmy DHV pro město Kuřim) a z dopravního modelování tras R43 v Boskovické brázdě, v Bystřecké trase a v Optimalizované trase (viz studie ing. Kalčíka z roku 2009) jasně plyne, že napojení R43 na Brno přes MÚK v Bystřci je z hlediska Brna jako celku naprosto nefunkční a z centrální části Brna a oblasti západně od dnešní I/43 by zde na R43 nenajížděla prakticky žádná doprava, přestože naprosto převažující cíle zdrojové a cílové dopravy pro směr od severu jsou právě v této oblasti. Nájezd na R43 pro tuto převažující dopravu se bude v každém případě odehrávat severně od Brna. Z tohoto hlediska je nesprávné tento nájezd realizovat závlekm na západ nad Kuřim, ale příslušná MÚK musí být lokalizována v prostoru pod Lipůvkou. Toto splňuje pouze optimalizovaná obchvatová trasa R43 dle ing. Kalčíka (2009). schematicky je to na výše uvedených obrázcích.

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení D43 vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**29.**

V kap. 9.1.2.5 konceptu ÚP je uvedeno: „realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace“. Toto je nesprávné tvrzení. Nic takového není doloženo a ani být doloženo nemůže. V oblasti Troubska a MČ Brno-Bosonohy jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení komunikací nadřazeného systému vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**326P**  
**327P**

**Připomínka- var. II nerespektuje připomínky o.s. Zdravé Kníničky (námitky Mgr. Turoňové a dalších) , požadavek na změnu charakteru využití území bývalého areálu VUT na sport, rekreaci a park**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dle odůvodnění zpracovatele konceptu byla pro potřeby ZOO vymezena v souladu s požadavkem generelu ZOO plocha veřejné vybavenosti pro nový vstupní areál s parkovištěm a zastavitelná plocha východním směrem pro vybudování výběhu safari. Tato plocha, včetně požadovaných nových vstupů je závislá na novém koridoru veřejné obsluhy, který je navržen ve variantě I.

Jedná se o zastavitelné plochy Ky-1. Z výsledků projednání vyplynul k zastavitelné ploše Ky-1 (řešené ve všech variantách shodně) v roce 2012 pokyn, který plochu D v lokalitě Ky-1 přiřazuje k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO. Mezi plochou V/a2/ZOO a lokalitou nových rodinných domů při ulici Dolní Louky nově vymezuje pás městské zeleně Z. Vzhledem k současnému vývoji řešení využití lokality Ky-1 pro nový nástupní prostor bude možné plochu veřejné vybavenosti V/a2/ZOO zmenšit a v návrhu vymezit pro jiné funkční využití dle potřeb městské části.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

U plochy Ky-1 plochu D přiřaďte k ploše veřejné vybavenosti V/a2/ZOO, kterou vymezte pouze v rozsahu připravovaného investičního záměru na vybudování nástupního prostoru ZOO (připravuje OŽP MMB). Zbytek plochy V/a2/ZOO vymezte pro funkční využití umožňující doplnění občanské vybavenosti (např. MŠ, DPS, Paracentrum fenix). Podél nových rodinných domů při ulici Dolní Louky vymezte pás městské zeleně Z.

<b>MČ BRNO-KOHOUTOVICE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>114 P</b>	<a href="#">0086596_11</a>	JP, MK	
<b>199 P</b>	<a href="#">0090003_11</a>	AZ	
<b>253 P</b>	<a href="#">0090227_11</a>	HP	
<b>323 P</b>	<a href="#">0092928_11</a>	JM	
<b>324 P</b>	<a href="#">0094843_11</a>	Sdružení pro ekobydlení	

**114P****1.– 4. Připomínkují Územní studii Kohoutovice – „Stavební dvůr“****Stanovisko pořizovatele:**

Předmětem vypořádání mohou být pouze připomínky uplatněné ke konceptu Územního plánu (ÚP), nikoliv připomínky směřující k Územní studii „Kohoutovice – Stavební dvůr“. Připomínky směřující ke konkrétnímu výškovému řešení a umístění konkrétních staveb (dům pro seniory, ekumenické centrum), které se netýkají obsahového rámce vymezeného stavebním zákonem pro územní plány nelze v rámci nového ÚP vypořádat. Pořizovatel se proto věnuje pouze těm částem připomínky, které souvisí s ÚP.

*Připomínkám se nevyhovuje.*

**5. Požadují, aby celá plocha „Stavebního dvora“ byla zařazena jako plocha čistého bydlení.**

Lokalita „Stavební dvůr“ v MČ Brno – Kohoutovice, rozvojová lokalita Ke-2, je již dnes v platném ÚPmB vymezena pro výstavbu. Jsou zde vymezeny návrhové stavební plochy bydlení, plocha občanské vybavenosti, smíšená plocha obchodu a služeb, plocha městské zeleně a plochy komunikací a prostranství místního významu. Koncept dodržuje právní kontinuitu možnosti stavebního využití s dnes platným stavem v území daným ÚPmB a s ohledem na práva vlastníků všech dotčených pozemků v lokalitě „Stavební dvůr“.

Lokalita je podrobněji řešena v Územní studii „Kohoutovice – stavební dvůr“ zpracované v říjnu 2010 atelierem ERA a pořízené z podnětu MČ Brno-Kohoutovice. Tato studie následovala po odevzdání konceptu ÚP a nemohla být do žádné z variant zpracována. V návrhu ÚP proto bude upraven rozsah ploch s rozdílným způsobem využití na podkladu této územní studie.

Polovina pozemků v lokalitě je v soukromém vlastnictví, druhá polovina ve vlastnictví statutárního města Brna a České republiky. Plochy veřejné vybavenosti jsou v ÚS přednostně navrženy na pozemcích v majetku statutárního města Brna a České republiky a je optimalizováno funkční využití s ohledem na vlastnické vztahy a na návaznost na stabilizovaná obytná území – zástavbu rodinných domů v ulici Žebětínská a Bašného.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Ke-2 řešte dle varianty II a dle zpracované Územní studie „Kohoutovice – Stavební dvůr“, z roku 2010, atelier ERA.

**6. Požadují, aby území mezi ulicemi Bašného-Myslivečkova-Žebětínská-Libušina tř. bylo určeno pouze pro zástavbu rodinnými domy.****Stanovisko pořizovatele:**

Intenzita využití území je dnes platným ÚPmB stanovena tzv. indexem podlažních ploch (IPP), který je v konceptu převeden pomocí „Tabulky indexů podlažních ploch (IPP) dle kombinací plošného uspořádání a výškové úrovně zástavby“ uvedené v kapitole 6.1.2. *Základní podmínky využití území* na odpovídající plošné uspořádání zástavby a výškovou úroveň zástavby. Koncept tak dodržuje právní kontinuitu s platným ÚPmB i vzhledem k míře intenzity využití území. Pro individuální rodinnou výstavbu bude ponecháno území v centrální části lokality.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Ke-2 řešte dle varianty II a dle zpracované Územní studie „Kohoutovice – Stavební dvůr“, z roku 2010, atelier ERA.

**199P**

**Připomínka k obsluze lokality Juranky a to tak, že západní část by měla být obslužena Libušinou třídou z Kohoutovic a dolní část kolejovými lanovkami nebo výtahy z ul. Veslařské.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Dopravní napojení musí odpovídat navrženému funkčnímu využití a vyhovovat příslušným právním předpisům (např. Stavebnímu zákonu). Podrobné technické řešení je nad rámec podrobnosti zpracování územního plánu. Dne 3.11. 2016 nabyly účinnosti Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

V platných ZÚR JMK je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Koridor pro komunikace D43 je v ZÚR JMK ve variantách pouze v územní rezervě.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu Ju-1 (dle varianty I) v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D 43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města. Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II vymezit lokalitu Ju-1 jako územní rezervu pro bydlení: lokalita bude zatím ponechána s využitím pro nestavební funkci.

***Připomínce se nevyhovuje*****Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka Ju-1 (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JMK. Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D 43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.



**253P****Požaduje lokalitu Juranka ponechat jako zahrádky.****Stanovisko pořizovatele:**

V roce 2012 vyhodnotil pořizovatel připomínku takto:

Varianta I v lokalitě Juranka navrhuje bydlení, varianta II územní rezervu pro bydlení a varianta III ponechává plochu zahrádek s přípustnými zahradními chatami.

Vzhledem k ekonomické náročnosti výstavby technické a dopravní infrastruktury v lokalitě Juranka, definované v urbanistické studii „Studie možnosti využití lokality Juranka“ (zpracovatel atelier ERA), je tato lokalita řešena ve variantě II konceptu pouze jako územní rezerva pro bydlení. Nicméně jde o lokalitu ve vazbě na zastavěné území, která je vhodná pro rezidenční bydlení ve městě Brně jako protíváha suburbanizačním tendencím za správními hranicemi města.

Vzhledem k výše uvedenému, k poloze lokality a v souladu s podnětem MČ Brno-Kohoutovice, dává pořizovatel pokyn rozvojovou lokalitu Juranka pod označením Ju-1 řešit dle var. I - pro plochy bydlení s podmínkou řešení celé lokality územní studií, která vymezí části území s povinností zpracovat dílčí regulační plány. Územní studie prověří prostorové uspořádání zástavby a možnosti dopravní obsluhy území, včetně vstupů do území s ohledem na rozlohu a náročnost terénu a navrhne etapizaci výstavby. Dále prověří zvýšené dopravní zatížení ulice Veslařské, dostatečnou šířku pro průjezd MHD, problematické dopravní napojení přes obytnou ulici Libušino údolí a stávající lesní porost a případně další podmiňující investice.

Toto vyhodnocení již neodpovídá změněným podmínkám, které nastaly od doby projednání konceptu. Dne 3.11. 2016 nabyly účinnosti Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK). Vzhledem k novým skutečnostem je vyhodnocení pořizovatele v roce 2017 upraveno takto:

V platných ZÚR JMK je část lokality v k. ú. Jundrov dotčena vymezenou územní rezervou označenou RDZ02-B pro jednu z variant koridoru železniční tratě vysokých rychlostí. Koridor pro komunikace D43 je v ZÚR JMK ve variantách pouze v územní rezervě.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Juranky pro nové plochy bydlení možný: bez existence této komunikace odpovídá návrh variantě III konceptu, proto nelze lokalitu Ju-1 (dle varianty I) v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D 43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města. Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II vymežit lokalitu Ju-1 jako územní rezervu pro bydlení: lokalita bude zatím ponechána s využitím pro nestavební funkci.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Přizpůsobte využití lokality Juranka Ju-1 (ve variantě I) požadavkům vyplývajícím pro tuto lokalitu ze ZÚR JMK. Využití lokality Juranka řešte dle var. III, která reaguje na neexistenci trasy D43 (R43) na území města; rozvoj spojený s existencí D 43 na území města -rozvoj prověřený ve var. I Konceptu řešte v územní rezervě pro bydlení (obsahuje varianta II Konceptu) s touto uvedenou podmínkou.

**323P**

- 1. Požaduje vymezit pozemek p. č. 2249/2, k. ú. Kohoutovice, pro sport a volnočasové aktivity občanů.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Předmětný pozemek je dle platného ÚPmB částečně součástí stavební návrhové zvláštní funkční plochy pro rekreaci R, stavební návrhové smíšené funkční plochy obchodu a služeb SO, stavební návrhová funkční plochy pro dopravu - hromadné odstavné a parkovací garáže DG a stavební stabilizované funkční plochy bydlení všeobecného BO. Požadujeme zachovat právní stav a kontinuitu s platným ÚPmB.

*Připomínce se vyhovuje*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pozemky (včetně p.č. 2249/8, k.ú. Kohoutovice) pod ulicí Stamicovou v k.ú. Kohoutovice směrem k Juventusu řešte dle platného ÚPmB se zachováním ploch pro sport.

- 2. Požaduje část pozemků p. č. 997/130 a 997/55, k. ú. Kohoutovice, využít pro veřejnou vybavenost, např. ekumenické centrum.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Předmětné pozemky jsou dle platného ÚPmB součástí nestavební stabilizované funkční plochy krajinné zeleně všeobecné KV a slouží pro každodenní rekreaci obyvatel přílehlého sídliště. Požadujeme zachovat právní stav a kontinuitu s platným ÚPmB.

*Připomínce se nevyhovuje*

**324P Sdružení pro ekobydlení, [REDACTED]****Požadují zanesení pěších tras mezi ulicemi Talichova-Nedbalova a Nedbalova-Svahová****Stanovisko pořizovatele:**

Pěší a cyklistické trasy budou řešeny v další fázi pořizování – návrhu ÚP, dle zpracovaných a projednaných Generelů pěší a cyklistické dopravy. Obecně platí, že pěší trasy mohou být ve všech funkčních plochách.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Aktualizujte trasy pro pěší a cyklistickou dopravu dle zpracovaných Generelů.

<b>MČ BRNO-KOMÍN</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>46 P</b>	0076845_11	Společenství vlastníků domu Podlesí	
<b>56 P</b>	0074940_11	PP, MP	
<b>196 P</b>	0089994_11	AZ	
<b>197 P</b>	0090000_11	AZ	
<b>252 P</b>	0090216_11	RK	
<b>257 P</b>	0095860_11	TK	
<b>302 P</b>	0080695_11	EH	
<b>1664 P</b>	0097557_11	RP	

**46P Společenství vlastníků domu** XXXXXXXXXX

**Připomínka k umístění ploch přestavby pro B/d2 na pozemcích p.č. 1889/1, 1878, 1874/1, 1872/2, 1884/1, 1890/1 v k.ú. Komín. Nesouhlas s umístěním komunikace na pozemcích p.č. 581 a 584/2 v k.ú. Komín z důvodu možnosti ohrožení bytového domu Podlesí 24.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Předpokladem pro zastavitelnost lokality „prodloužené ulice Závist“ je vybudování technické a dopravní infrastruktury, tzn. napojení na stávající ulici Závist.

Koncept ÚP vymezuje v lokalitě „prodloužení ulice Závist“ zastavitelnou plochu pro bydlení ve var. II a III. Pořizovatel dává pokyn lokalitu „prodloužení ulice Závist“ řešit dle varianty II pro bydlení tak, aby byla zachována kontinuita s platným ÚPmB a byly zohledněny právní vztahy v území při řešení plošného a výškového uspořádání zástavby. Dále je nutno vymezit plochy veřejné obsluhy území při jižním okraji návrhové plochy bydlení, s napojením na stávající ulici Závist.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele :**

Lokalitu „prodloužení ulice Závist“ řešte dle var. II pro bydlení tak, aby byla zachována kontinuita s platným ÚPmB a byly zohledněny právní vztahy v území při řešení plošného a výškového uspořádání zástavby. Vymezte plochu veřejné obsluhy území při jižním okraji návrhové plochy bydlení, s napojením na stávající ulici Závist.

**56P****Námítka- proti trasování cyklostezky souběžně s řekou v k.ú. Komín, požadavek na převedení cyklo dopravy do stávající paralelní komunikace****Stanovisko pořizovatele :**

Pozemky v lokalitě Káčata jsou v režimu vymezeného retenčního prostoru, z části jsou součástí plochy sportu a zčásti podél toku řeky Svratky jsou součástí plochy krajinné zeleně K. Vzhledem k vymezené aktivní zóně záplavových území, v tomto prostoru nelze umístit žádné stavby ani oplocení. Ve všech variantách konceptu je zde vedena základní cyklotrasa i biokoridor (VPS Xu-156/m). Řeka Svratka a její okolí má velký rekreační potenciál, který je vhodné zachovat a dále rozvíjet. Je vhodné zachovávat kontinuitu trasy pro smíšený provoz pěší i cyklistické dopravy, sloučením všech provozů do jednoho koridoru, do místní polní cesty.

*Připomínku lze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Káčata řešte dle var. II (jako plochu S/o1 a plochu K) a řešte obslužný víceúčelový dopravní koridor ve stávající polní cestě, která vede po jižním okraji plochy sportu S.

**196P** **Připomínka: místo silničního propojení Bystrc – Komín – Medlánky malokapacitní tramvajové spojení****Stanovisko pořizovatele :**

Návrh na malokapacitní tramvajové spojení Komín – Medlánky nebylo předmětem zadání a rovněž nebyla zpracovatelem Konceptu ÚPmB vyhodnocena nutnost propojení těchto městských částí kolejovou dopravou. Řešení není součástí žádné varianty. V lokalitě je prověřeno vedení komunikace v ploše veřejné obsluhy území.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**197P** **Připomínka – požadavek na dopravní obsluhu VHD ke „komínskému vstupu“ do Zoologické zahrady v případě rozšíření ZOO o „Safari“.****Stanovisko pořizovatele :**

Návrh obsluhy nového vstupu do ZOO – Safari veřejnou hromadnou dopravou je možný prostřednictvím komunikačního propojení Komín – Medlánky.

Ve výkrese „S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma“ je zobrazeno pouze vedení páteřních autobusových linek MHD. Vlastní obsluha předmětného území je součástí organizace dopravy, v tomto případě nemá územní průmět.

***Připomínka je zohledněna.***



**252P****Připomínka:**

- 1. nesouhlas s Kn-8 dle var II – návrh zastavění mezi sídlištěm Komín, přírodní památkou Netopýrky a letištěm Medlánky**
- 2. nesouhlas s rozšířením zástavby nákupní zóny kolem areálu OBI**
- 3. nesouhlas s rozšířením silničního průtahu Bystrc – Komín - Medlánky**

**Ad 1****Stanovisko pořizovatele:**

Vymezení návrhové plochy městské zeleně Z v severní části rozvojové lokality Kn-8 dle var. I koresponduje s rozvojem potřeb rekreačního zázemí obyvatel města v přírodě blízkém prostředí v návaznosti na plochy bydlení. Navržená plocha městské zeleně tvoří pozvolný přechod mezi obytným územím a volnou krajinou, naváže na vodní a vodohospodářskou plochu a bude ukončena biokoridorem LBK 39. Přívalové vody Komínského potoka budou zachycovány v retenčním prostoru tvořeném tzv. suchým poldrem (plocha H), který bude vhodně doplněn přírodní zázemím plochy městské zeleně Z. Celý tento systém řeší funkční protipovodňovou ochranu území a posiluje retenční schopnost krajiny. MŽP jako dotčený orgán zaštiťující zájmy ochrany ZPF a ŽP požaduje lokalitu Kn-8 nezastavovat, preferuje dopracování návrhu dle var. I. S ohledem na tyto požadavky, avšak při zachování právních vztahů a kontinuity s platným ÚPmB, pořizovatel dává pokyn lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymežit pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB. Severní část lokality bude řešena dle var. I. jako plocha Z.

Do doby realizace cílového stavu lze v předmětné ploše zachovat stávající využití jako ZPF.

***Připomínku lze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymezte pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB, zbývající severní část řešte dle var. I. jako plochu Z.

**Ad 2****Stanovisko pořizovatele :**

Dle Zadání ÚP k současným problémům občanské vybavenosti ve městě Brně patří výstavba velkých obchodních center a neustálý tlak na výstavbu dalších, která daleko převýšila veškerá očekávání s výraznými důsledky na dopravu. Tento nedostatek se promítá do stanovených cílů Zadání, které požaduje zachování kontinuálně hierarchicky rozvíjené struktury města a jeho center (lokální centra, centra městských částí, střed města a v rozvojových osách urbanistické struktury) jako přirozených lokalit koncentrace zařízení občanské vybavenosti. Požadavkem na řešení je občanskou vybavenost komerčních zájmů lokalizovat za předpokladu zamezení nadměrnému přetěžování rozhodujících komunikací nově generovanou automobilovou dopravou, komerční zařízení lokalizovat v pěší dostupnosti a ve vazbě na MHD. Zařízení nadměstská je třeba umísťovat s vazbou na základní komunikační systém.

Vývoj v oblasti maloobchodu mapuje Průzkum maloobchodní sítě (zprac. Geografický ústav MU - poslední průzkum z r. 2009). Tento dokument upozorňuje na zvyšující se negativní vlivy těchto zařízení na strukturu maloobchodu i na dopravní zátěž, projevující se v centrální části města i v jeho okrajových částech.

Území mezi ulicí Kníničskou a nově navrženou propojkou Komín – Medlánky – Ivanovice (u stávajícího nákupního areálu s obchodním centrem OBI) zahrnuje rozvojovou lokalitu Kn-4. V Konceptu ÚP je mj. v této lokalitě vymezena plocha nákupních a zábavních center a

zvláštních areálů X/a2. Plochy X se vymezují výhradně ve vazbě na kapacitní komunikace. Tento požadavek však v dané lokalitě nelze splnit.

Využití části rozvojové lokality Kn-4 pro plochy sportu S vycházelo z územní studie Rekreační zóna Svratecké údolí, jejímž účelem bylo vyhodnotit současné fungující sportovně – rekreační zařízení včetně prověření možnosti umístění významnějších sportovně rekreační aktivit, v tomto případě areálu pro cyklistiku - velodrom. Vzhledem k tomu že územní studie pořízená v roce 2008 prověřila umístění velodromu v lokalitě při ulici Hněvkovského, na pozemcích v majetku města Brna k tomuto účelu prozatím rezervovaných, není třeba dále sledovat původní, nyní již překonanou. Bývalý areál JZD je nutné opětovně vyhodnotit pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

S ohledem na uvedené okolnosti pořizovatel dává pokyn oproti 3 variantám Konceptu k novému vymezení (vyjma nezměněné severní části pro bydlení). V sousedství lokality Kn-4 budou stabilizované plochy vymezeny – severní část (areál OBI a Penny market) jako plocha W/a2 (odpovídá platnému ÚPmB) a jižní část jako plocha E/a2. Lokalita Kn-4 (mimo plochy bydlení) bude vymezena jako plocha komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek v severozápadní části lokality), plocha lehké výroby E/a2 (ve střední části). Lokalita bývalého JZD bude opětovně vyhodnocena pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Toto nové vymezení zajistí stabilizaci stávajících komerčních ploch a umožní zachování i rozvoj lehké výroby v areálu zahradnictví a areálu bývalého areálu JZD. Toto řešení je v souladu jak s požadavky vlastníků pozemků, tak i částečně s vyjádřením MČ a vyhovuje i obsahu věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti.

***Připomínku lze zohlednit***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

V rozvojové lokalitě Kn-4 (vyjma severní části pro bydlení, kterou ponechte beze změn) nově vymezte a rozdělte severní část návrhové plochy X/a2 na návrhovou plochu komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek) a návrhovou plochu lehké výroby E/a2 (ve střední části lokality) a v lokalitě bývalého areálu JZD opětovně vyhodnoťte území pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Stávající areál OBI vymezte jako stabilizovanou plochu W/a2 a stávající areál SIKa vymezte jako stabilizovanou plochu E/a2.

### **Ad 3**

#### **Stanovisko pořizovatele :**

Rozvoj města se dlouhodobě projevuje urbanizací podél historických radiál vedoucích z centra města např. směrem na Bystrc – Veverčí a Královo Pole – Kuřim. Historicky založený dopravní systém města je radiálně okružní, což znamená neustále hledání koridorů pro přímé vazby rozrůstajících se okrajových částí města. Jedním z těchto koridorů jsou úseky VMO, další pak Královopolská – Skácelova – Husitská. Úkolem konceptu bylo tedy najít přímou vazbu mezi rozrůstajícími se Ivanovicemi, Řečkovice, Medlánkami na straně jedné a Komínem, Kníničkami a Bystrcí na straně druhé. Jediný disponibilní koridor pro převážné využití lokálními vztahy byl nalezen na stávajících polních cestách mezi Komínem a Medlánkami.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

**257P** **Připomínka – požadavek na dořešení dopravní a technické infrastruktury v lokalitě Kn-3 a dořešení nápojních bodů technické infrastruktury****Stanovisko pořizovatele :**

Připojení lokality Kn – 3 je řešeno z ulice Houškovy plochou veřejné obsluhy území, která je vymezena jako VPS pod označením Xd-578/m. Jiná obsluha lokality Kn – 3 nebyla zpracovatelem Konceptu ÚPmB navržena v žádné variantě.

Systém odkanalizování území je řešen v Generelu kmenové stoky B, který bude podkladem pro další zpracování, napojení na ostatní inženýrské sítě bude řešeno s jejich provozovateli na základě konkrétního požadavku.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**302P****Připomínka – proti komunikačnímu propojení MČ Komín a MČ Medlánky****Stanovisko pořizovatele :**

Rozvoj města se dlouhodobě projevuje urbanizací podél historických radiál vedoucích z centra města např. směrem na Bystrc – Vevří a Královo Pole – Kuřim. Historicky založený dopravní systém města je radiálně okružní, což znamená neustále hledání koridorů pro přímé vazby rozrůstajících se okrajových částí města. Jedním z těchto koridorů jsou úseky VMO, další pak Královopolská – Skácelova – Husitská. Úkolem konceptu bylo tedy najít přímou vazbu mezi rozrůstajícími se Ivanovicemi, Řečkovici, Medláncami na straně jedné a Komínem, Kníničkami a Bystrcí na straně druhé. Jediný disponibilní koridor pro převážné využití lokálními vztahy byl nalezen na stávajících polních cestách mezi Komínem a Medláncami.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

**1664P** **Připomínka – požadavek na rozšíření plochy pro rodinnou a bytovou výstavbu v oblasti ulice Lísky****Stanovisko pořizovatele :**

Lokalita Nad lískami je za hranicí zastavěného území a nelze ji připojit na odpovídající dopravní a technickou infrastrukturu. Současně je požadavek v rozporu s podmínkou dotčeného orgánu MŽP. V žádné variantě Konceptu není území určeno pro rozvoj bydlení, jsou zde ponechány plochy zahrádek s přípustnými zahradními chatami I-/z.

***Připomínku nelze zohlednit.***

<b>MČ BRNO-KRÁLOVO POLE</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>47 P</b>	0076858_11	LČ	
<b>61 P</b>	0079136_11	VZ, JZ	
<b>159 P</b>	0083600_11	TJ	
<b>322 P</b>	0104997_11	HH	

**47P**

**Připomínka: neřešit fotbalový stadion za Lužánkami, ale v oblasti Komárova, kde je dobré dopravní napojení a blízko železniční nádraží.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Územní plán vymezuje pro tato zařízení plochy, kde je lze dle obecných podmínek využití území umístit, konkrétní typy staveb předem nestanovuje. Vzhledem k dlouhodobému záměru modernizace stávajícího fotbalového stadionu za Lužánkami se změna lokalizace nepředpokládá.

***Připomínce se nevyhovuje.***



**61P****Připomínka : nesouhlas se zařazením ulice Šumavské jako koridoru pro automobilovou a trolejbusovou dopravu.****Stanovisko pořizovatele:**

Při vyhodnocení v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

Pořizovatel dává pokyn koridor pro automobilovou dopravu v ulici Šumavské včetně jejího prodloužení na ulici Sportovní nahradit plochou veřejné obsluhy území. A komunikaci funkční třídy B řešit dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická - Ressigova.

Vedení trolejbusové trasy v ul. Šumavská bylo potvrzeno i Generelem veřejné dopravy města Brna (04/2012, Cityplan, spol. s r.o.).

V současné době pořizovatel doplňuje toto vyhodnocení s ohledem na územně plánovací vývoj v této lokalitě:

Při návrhu řešení budou zohledněny územní souvislosti vyplývající z územní studie (ÚS) „Ponava“ (ERA, 2018). V souvislosti s řešením MHD v této ÚS bude navrženo i vhodné trasování trolejbusové trati.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku řešit ul. Šumavskou jako plochu veřejné obsluhy území a komunikaci funkční třídy B umístit dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická - Ressigova; ve zbyvajících částech se připomínka vyhovuje dle výše uvedeného.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Koridor pro automobilovou dopravu v ulici Šumavské včetně jejího prodloužení na ulici Sportovní nahradte plochou veřejné obsluhy území, koridor pro automobilovou dopravu řešte dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická – Ressigova. Při návrhu řešení zohledněte územní souvislosti vyplývající z územní studie „Ponava“ (ERA, 2018). V souvislosti s řešením MHD v této ÚS navrhnete vhodné trasování trolejbusové trati.

**159P****1. Nesouhlasí se zařazením ulice Šumavské jako koridoru pro automobilovou a trolejbusovou dopravu.****Stanovisko pořizovatele:**

Při vyhodnocení v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

Pořizovatel dává pokyn koridor pro automobilovou dopravu v ulici Šumavské včetně jejího prodloužení na ulici Sportovní nahradit plochou veřejné obsluhy území. A komunikaci funkční třídy B řešit dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická - Reissigova.

Vedení trolejbusové trasy v ul. Šumavská bylo potvrzeno i Generelem veřejné dopravy města Brna (04/2012, Cityplan, spol. s r.o.).

V současné době pořizovatel doplňuje toto vyhodnocení s ohledem na územně plánovací vývoj v této lokalitě:

Při návrhu řešení budou zohledněny územní souvislosti vyplývající z územní studie (ÚS) „Ponava“ (ERA, 2018). V souvislosti s řešením MHD v této ÚS bude navrženo i vhodné trasování trolejbusové trati.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku řešit ul. Šumavskou jako plochu veřejné obsluhy území a komunikaci funkční třídy B umístit dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická - Reissigova; ve zbývajících částech připomínky se vyhovuje dle výše uvedeného.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Koridor pro automobilovou dopravu v ulici Šumavské včetně jejího prodloužení na ulici Sportovní nahradíte plochou veřejné obsluhy území, koridor pro automobilovou dopravu řešte dle platného ÚPmB v ulicích Tábor – Domažlická – Reissigova. Při návrhu řešení zohledněte územní souvislosti vyplývající z územní studie „Ponava“ (ERA, 2018). V souvislosti s řešením MHD v této ÚS navrhnete vhodné trasování trolejbusové trati.

**2. Doporučuje zrušit tramvajové těleso od ul. Veverí po Sochorovu a nahradit diametrem.****Stanovisko pořizovatele:**

Vedení tramvajových tratí vychází ze stávajícího nosného kapacitního systému MHD a zadání Konceptu ÚPmB. Zrušení tramvajové trati v ulici Minská – Horova by vedlo ke zhoršení dopravní obsluhy přilehlého území a k narušení stávajícího provázaného nosného systému kolejové MHD.

Vedení tram. trati od ulice Veverí po Sochorovu je potvrzena rovněž Generelem veřejné dopravy města Brna (zpracovatel Cityplan spol. s r.o., 04/2012).

Kolejový diametr je kapacitní nadstavbou celého systému MHD.

***Připomínky se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Vedení tramvajové trati řešte dle varianty I., s respektováním větve diametru na Bystrc od stanice Šumavská dle var. II.

**3. Doporučuje přímé propojení ul. Veverí s ul. Pod Kaštany (pokračování přes Šumavskou).**

**Stanovisko pořizovatele:**

Přímé trasování ulice Pod Kaštany do ulice Veveří (směrem do centra) by vyvolávalo nasávací efekt, který by zbytečně zavlékal automobilovou dopravu do centra města.

Napojením ulice Pod Kaštany přes ulici Šumavskou dojde k rozptylu dopravy a rovnoměrnějšímu rozložení dopravních zátěží.

Koridor v prodloužení ul. Pod Kaštany je rezervován pro zástavku SJD.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Propojení ul. Veveří a Pod Kaštany řešte dle varianty II.

#### **4. V prostoru Šumavská - Veveří chybí parkovací dům jako náhrada za zrušené parkoviště**

**Stanovisko pořizovatele:**

V prostoru nároží ulic Šumavská a Veveří je ve všech variantách konceptu navržena plocha veřejné vybavenosti V/k4/g, kde specifikace způsobu využití g – znamená zachování počtu stávajících parkovacích míst pro veřejnost.

*Připomínce se vyhovuje.*

#### **5. Chybí zeleň ve vnitrobloku Šumavská, Hrnčířská, Kounicova, Botanická; obecně žádá víc zeleně.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Pořizovatel dává pokyn stávající park při ulici Klatovské vymezit jako samostatnou plochu městské zeleně v souladu s platným ÚPmB a pro srovnatelnou výměru s jinými samostatně vymezenými plochami zeleně vnitrobloků.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Stávající park při ulici Klatovské vymezte jako samostatnou plochu městské zeleně v souladu s platným ÚPmB.

#### **6. Nesouhlasí v bloku Šumavská, Hrnčířská, Kounicova, Klatovská s výškovou úrovní 5, přijatelná je 4.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Pořizovatel dává pokyn blok Šumavská – Hrnčířská – Kounicova – Klatovská zařadit do výškové úrovně 4 (plocha veřejné vybavenosti), která odpovídá výšce současné stabilizované zástavby (6NP).

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Blok Šumavská – Hrnčířská – Kounicova – Klatovská (plochu veřejné vybavenosti) zařaďte do výškové úrovně 4.

#### **7. Doporučuje držet ve výsledné variantě ÚP všechny trasy diametru.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Trasa SJD bude respektovat řešení dle ZÚR JmK, tzn. na severu zapojena do žel. trati v oblasti stanice Řečkovice, na jihu se zapojením do chrlické trati. V severní části bude zachována dle stávajícího ÚPmB větev SJD na Bystrc od stanice Šumavská.

*Připomínce se vyhovuje.*

**8. Doporučuje v lokalitě Šumavská, Hrnčířská, Kounicova, Botanická zrušit památkovou zónu a ochranné pásmo MPR.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Vyhlášená ochranná pásma památkové rezervace (OP MMR) jsou limity území, které nelze bez požadavku na řešení v Zadání měnit. OP MMR bylo vyhlášeno rozhodnutím Národního výboru města Brna, odboru kultury 6.4.1990 pod č.j.kult.402/90/sev a kompetence v této záležitosti přešla na Magistrát města Brna, odbor památkové péče, který je oprávněn dále v této věci rozhodovat.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**9. Na směru od Svitav chybí parkovací plochy P+R, plocha u nádraží Kr.Pole je nedostatečná**

**Stanovisko pořizovatele:**

Místo stávajícího garážového dvora u nádraží Královo Pole je v souladu se platným ÚPmB ve variantě I. konceptu navrhovaná plocha dopravní infrastruktury pro parkování typu „Park and Ride“. Tato plocha rozšíří stávající možnosti parkování u nádraží Královo Pole.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Plochu dopravní infrastruktury u nádraží Královo Pole řešte dle varianty I pro D/-/p.

**10. Uvažuje se o eliminaci dálkové autobusové dopravy v centru města přetrasováním na VMO?**

**Stanovisko pořizovatele:**

Organizace dopravy je nad podrobnost územního plánu.

*Připomínce se nevyhovuje*

**11. Podporuje R43 přes Bystrc.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 uvedl pořizovatel následující:

Trasa komunikace R43 bude řešena dle ZÚR JmK, tedy v Bystrcké stopě.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR JmK. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 je nutné stanovisko pořizovatele doplnit o následující:

Z platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou varianty možného vedení D43 vymezeny koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

**322P**

- 1. Připomínka k nejednotnému přístupu ve vymezení smíšených obytných ploch C a ploch bydlení B ve stabilizovaném území podél městských tříd (Minská–Horova x Palackého třída), nedostatečné vymezení ploch C v subcentrech městských částí a podél hlavních komunikací a nežádoucí agregace ploch bydlení B do ploch C v území Riegrova – Bulharská – Husitská - Palackého třída.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Zpracovateli bude dán pokyn, aby přehodnotil vymezení samostatných ploch pro bydlení B a ploch smíšených obytných C v blocích opodál městských tříd a v subcentrech městských částí s přihlédnutím ke skutečnému stavu využití území a dle smyslu kapitoly 7.2.2. výrokové části konceptu ÚP, kde jsou pro vymezení stabilizovaných území smíšených obytných C uvedena jasná pravidla s uvedením výčtu a popisu hlavních stabilizovaných území C. Smíšené obytné plochy C budou následně v rámci uličních bloků vymezeny převážně v kontaktu s městskými radiálami a v subcentrech městských částí, a čistě obytná území na zbývajících částech uličních bloků budou vymezena pro funkci bydlení.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Aplikujte jednotnou koncepci vymezení ploch smíšených obytných v kontaktu se všemi dopravně významnými městskými komunikacemi, zejména pak na koridorech s hromadnou kolejovou dopravou (městské třídy). Přerešte toto vymezení s přihlédnutím ke skutečnému stavu využití území a dle smyslu kapitoly 7.2.2. výrokové části konceptu ÚP, kde jsou pro vymezení stabilizovaných území smíšených obytných C uvedena jasná pravidla s výčtem a popisem hlavních stabilizovaných území C.

V blocích zmiňovaných v připomínce (území mezi ulicemi Riegrova – Bulharská – Husitská - Palackého třída v k.ú. Královo Pole) ponechejte plochu smíšenou obytnou C/k3 pouze v území podél městských tříd a subcentru městské části, na zbývajících částech bloků vymezte plochu bydlení.

- 2. Připomínka k vymezení stab. plochy V při ulici Berkova – Bulharská, omezit jen na areál FN a soukromou kliniku Laurea zahrnout do plochy bydlení.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Privátní zdravotnické zařízení Laurea - na rozdíl od kliniky plastické chirurgie FN u sv. Anny - neplní funkci základní veřejné vybavenosti, a proto je vymezení plochy veřejné vybavenosti V také pro toto zařízení zbytečné. Zdravotnická zařízení jako stavby občanského vybavení jsou dle kap. 6.2.3. výrokové části konceptu ÚP regulativů jsou podmíněně přípustné v plochách bydlení B.

Vymezením plochy V by bylo omezeno využití nemovitosti – rodinného domu, který leží mezi zmíněnými zařízeními.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Plochu veřejné vybavenosti V vymezte pouze na pozemcích užívaných zdravotnickým zařízením FN u Sv. Anny a upravte dle areálového charakteru zástavby na V/a3.

- 3. Připomínka k textové části - str. 58, kap. 6.2.3. u funkce smíšené obytné není stanoven hlavní účel využití, porovnat s kap. 7.2.2**

**Stanovisko pořizovatele:**

Zpracovateli bude předán požadavek na opravu textu.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

V kapitole 6.2.3. doplňte u smíšené obytné funkce hlavní způsob využití, který musí být u každého regulativu plochy s rozdílným způsobem využití stanoven.

<b>MČ BRNO-LÍŠEŇ</b> OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j.		
<b>52 P</b>	<a href="#">0077249_11</a>	JCh	
<b>319 P</b>	<a href="#">0106337_11</a>	Kuklík, o.s.,	
<b>320 P</b>	<a href="#">0106187_11</a>	ZV	

**52P****Připomínka – námět na využití lomu Hády pro výstavbu bydlení formou malometrážních bytů pro seniory****Stanovisko pořizovatele:**

Hádecký lom v k. ú. Maloměřice a zčásti na k.ú. Kanice se nachází na hranici Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Moravský kras a je součástí volné nezastavěné krajiny odtržené od souvisle zastavěného území. Dle výkresu S.1- Krajinná a urbánní osnova je součástí vymezeného tzv. nezastavitelného území – přírodního území chráněného, které má trvale zajistit zachování přírodního přechodového prvku mezi urbanizovaným územím (zde MČ Líšeň) a územím CHKO. Jasně je tím definována nepřípustnost jeho zastavění.

Dále se na území lomu nachází tři registrované významné krajinné prvky Růženin lom 1, Růženin lom 2 a Odvaly, na něž navazují dvě maloplošná zvláště chráněná území – přírodní památka Kavky a přírodní památka Velká Klajdovka (výkres O.10 – Ochrana přírody, ÚSES). Jedinečnost lokality jako cenného přírodního a krajinného komplexu zcela vylučuje možnost vymezení zastavitelné plochy, zde jak je požadováno na bydlení. Vymezená plocha krajinné zeleně K zcela odpovídá významu území a nelze ji změnit.

***Připomínce se nevyhovuje.***



**319P Kuklík, o.s.,**

**Připomínka – proti vymezení lokality Li-24 jako plocha smíšená obytná C (ve variantě II a III), která zabírá celou plochu dětského hřiště.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platném ÚPmB je při ulici Hochmanova vymezena návrhová plocha smíšená obchodu a služeb s indexem IPP 0,7. S ohledem na práva vlastníků pozemků je v území nutné držet kontinuitu s ÚPmB. Dle „Tabulky indexů podlažních ploch (IPP) dle kombinací plošného uspořádání a výškové úrovně zástavby“ uvedené v odůvodnění kapitoly 6. Podmínky využití území odpovídá indexu IPP 0,7 pro zástavbu „volnou“ pouze výšková úroveň zástavby 2.

Proto pořizovatel dává pokyn lokalitu Li-24 řešit dle var. II s úpravou výškové úrovně zástavby, tj. jako zastavitelná plocha smíšená obytná C/v2/g.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Li-24 řešte dle var. II, ale upravte výškovou úroveň zástavby v kódu plochy na C/v2/g.

**320P****Připomínka - požadavek na výškovou úroveň 1 v plochách bydlení v rámci lokality Li-15 na pozemku např. parc. č. 5049/24 k. ú. Líšeň a dalších severním směrem k ulici Houbařská, proti průjezdu přes starou Líšeň****Stanovisko pořizovatele:**

Na pozemku parc. č. 5049/24 k. ú. Líšeň je vydáno souhlasné koordinované stanovisko na výstavbu „Zástavba bytových domů – Habří, Brno-Líšeň“, je nutno respektovat vydané stanovisko a vymežit plochu s kódem B/v3.

V lokalitě při od ulice Houbařská je možno preferovat zástavbu rodinnou volnou (-d/-) před rodinnou kompaktní (-r/-). Výšková úroveň 1 (3-7 m) při ulici Houbařská navazuje na obdobnou stabilizovanou zástavbu o výškové úrovni 1, zároveň zajistí pozvolný přechod zástavby do volné krajiny. Výšková úroveň 1 umožňuje realizovat stavbu RD o 2NP.

Dřívější Územní studie Habří 2, která prověřovala dopravní napojení a stavebního využití návrhových ploch bydlení, neřešila návaznost ulice Houbařská na ulici Novolíšeňskou. Pro část lokality Li-15 navazující na ulice Střelnice, Houbařská a Novolíšeňská dává pořizovatel pokyn zvážit potřebu pořízení územní studie, která dořeší optimální vedení komunikace a navrhne retenční opatření proti přívalovým dešťům pro ochranu ploch bydlení pod svahem.

V tomto smyslu dává pořizovatel pokyn zpracovateli.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na úpravu plošného uspořádání zástavby v části lokality Li-15 při ulic Houbařská; ve zbyvajících částech se připomínce nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Li-15 řešte dle varianty II s následujícími úpravami:

- Na pozemku parc.č. 5049/24 k. ú. Líšeň vymezte plochu bydlení s prostorovým regulativem B/v3 pro zástavbu volnou.
- V části lokality při ulici Houbařská vymezte plochy bydlení s prostorovým regulativem pro zástavbu rodinnou volnou, výškový regulativ 1,tj. B/d1.

Zvažte potřebu stanovit požadavek na pořízení územní studie pro část území v rámci lokality Li-15, a to pro území navazující na ulice Střelnice, Houbařská a Novolíšeňská, která dořeší optimální vedení komunikace v prodloužení ulice Houbařská směrem k ulici Novolíšeňská a navrhne retenční opatření proti přívalovým dešťům.

<b>MČ BRNO-MALOMĚŘICE A OBŘANY</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>31 P</b>	0069355_11	RM	
<b>62 P</b>	0079130_11	ZM	
<b>64 P</b>	0079124_11	ZM	
<b>156 P</b>	0086979_11	MČ	
<b>250 P</b>	0090018_11	ZT	
<b>350 P</b>	0093677_11	ZS	
<b>351 P</b>	0093680_11	ZS	
<b>352 P</b>	0093669_11	ZS	
<b>353 P</b>	0093673_11	ZS	
<b>354 P</b>	0106044_11	VZ	
<b>356 P</b>	0106341_11	JV, JS, MS	

**31P**

**Požaduje změnu trasy cyklostezky Valchařská – Olší v místě Maloměřického jezu na levém břehu Svitavy na přilehlou ul. Franzova.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Vedení cyklistické stezky podél řeky Svitavy v úseku Valchařská – Olší je již ve stávající ÚPmB. Následně byla zpracována územní studie Cyklistické trasy a stezky na území města Brna (12/2005), která trasu prověřila a potvrdila její vedení na levém břehu řeky Svitavy. Tato trasa byla potvrzena také v Generelu cyklistické dopravy na území města Brna (07/2010).

V souladu s platným ÚPmB a výše uvedenými územně plánovacími dokumentacemi byla zpracována DÚR na tuto stavbu.

Varianta vedení cyklistické trasy v ul. Franzově byla prověřována v roce 2009 studií Prověření alternativního vedení cyklistické trasy na území MČ Maloměřice a byla vyhodnocena jako nevhodná z důvodu omezených šířkových parametrů ulice, která slouží ke zpřístupnění objektů a parkování vozidel.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**62P** **Postrádá vlakovou zastávku Obřany.****Stanovisko pořizovatele:**

Vzhledem ke vzdálenosti zastávek Maloměřice a Lesná a s ohledem na technické parametry železniční trati v k.ú. Obřany není umístění zástavky- Obřany vhodné a reálné.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Do souhrnného výkresu dopravy 2.2. doplňte stávající železniční zastávku v Maloměřicích.

**64P**

**Z připomínek vyplývá, že je nutno řešit celý dopravní systém Bílovice – Brno.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Provázanost dopravní infrastruktury města Brna s koncepčními materiály Jihomoravské kraje byla zahrnuta do podmínek Zadání Územního plánu města Brna.

Funkčnost základního komunikačního systému města vycházející z dlouhodobé koncepce, včetně komunikací obsluhujících významné rozvojové lokality dle variant konceptu, byla posouzena modelem intenzit dopravy.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**156P**

**Připomínka k využití ZPF severně od rozvojové lokality Ob-4 dle var. I, podporuje využití dle var. II pro bydlení.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012 před zrušením ZUR JmK uvedl pořizovatel následující:

Rozvojová lokalita Ob-4 bude návrhu ÚP řešena dle výchozí var. II konceptu, kde maximální rozvoj ekonomicky podporuje výstavbu navrhované komunikace propojující ulice Fryčajovu (Obřany) a Seifertovu (Lesná).

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR JmK. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Bez trasy D43 (dříve R43) na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný. Rozvoj Obřan bez existence této komunikace odpovídá návrhu ve variantě III konceptu, proto nelze lokalitu **Ob-4** (v rozsahu navržené funkce bydlení) v novém ÚP navrhovat; do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZUR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území pro zmírnění suburbanizačních tendencí vymezit lokalitu Ob-4 (v rozsahu navržené funkce bydlení) jako **územní rezervu pro bydlení.**

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Území lokality **Ob-4** (dle var. II) řešte s funkčním využitím dle var. III a vymezte pouze územní rezervu pro bydlení, a to z důvodu neexistence trasy D 43 na území města; rozvoj funkce bydlení spojený s existencí D43 na území města prověřený ve var. I a II. Konceptu řešte v územních rezervách s touto uvedenou podmínkou.

**250P**

**Upozornění na omyl zařazení pozemku p. č. 1127/11 v k.ú. Maloměřice do plochy bydlení místo ploch zeleně dle platného ÚPmB.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Požadavek na zachování stabilizované pl. zeleně vychází z platného ÚPmB, ale s ohledem na metodiku vymezení ploch z rozdílným způsobem využití v novém ÚP jsou samostatně vymežovány zpravidla plochy o výměře nad 0,5 ha. Výjimku tvoří plochy zeleně, které jsou uvedeny ve vyhlášce SMB č. 15/2007 o ochraně zeleně v městě Brně, tyto plochy jsou zobrazovány v grafické části pokud mají výměru větší než 0,2 ha. Předmětná plocha není v seznamu nejvýznamnějších ploch zeleně zařazena, proto je ve všech variantách konceptu přiřčleněna do sousedící stabilizované plochy pro bydlení. Takto bude předmětný pozemek řešen i v návrhu ÚP.

***Připomínce se nevyhovuje***



**350P**

**Připomínka k výstavbě v rozvojové lokalitě Ma-5, Ma-8 která zhorší bydlení v ulicích Rázusova, Selská. Upozorňuje, že v lokalitě Ma-8 bylo středisko odpadu zrušeno.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Rozvojové plochy Ma-5 a Ma-8 v k.ú. Maloměřice jsou ve všech variantách konceptu vymezeny pro plochy smíšené obytné C/d2. Nový ÚP pro obě rozvojové lokality drží kontinuitu se stávajícím ÚPmB, kde jsou nyní vymezené plochy návrhové smíšené, nejde proto v ÚP o nové řešení využití území. Dotčené zahrady rodinných domů v části ulice Selská a ulice Rázusova lze i nadále užívat jako zahrady u objektů bydlení. Jejich zástavba je možnost jejich efektivnějšího využití vyplývající již ze stávajícího ÚPmB.

Dále vzhledem k uvedenému upozornění dává pořizovatel v návrhu ÚP pokyn zrušit v ulici Slaměnickova značku pro sběrné středisko odpadů SSO.

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V ul. Slaměnickova v k.ú. Maloměřice zrušte značku pro sběrné středisko odpadů.

**351P** 

**Připomínka k navrhované komunikaci - obchvat „Obchvat ul. Selské“, který zvýší hlukovou zátěž.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Navrhovaný obchvat ul. Selské nelze ponížít do ploch veřejné obsluhy území, tj. ponechat požadovaný současný stav. Navrhovaná komunikace dopravně odlehčuje ul. Selskou a je zařazena v systému sběrných komunikací již v platném ÚPmB.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**352P****Připomínka k výstavbě v lokalitách Ma-4, Ma-6, Ma-7, Ma-10 v k.ú. Maloměřice na místě stávajících zahrad.****Stanovisko pořizovatele:**

V rozvojových lokalitách Ma-4, Ma-6, Ma-7 jsou ve všech variantách konceptu navrženy zastavitelné plochy pro bydlení B a lokalita Ma-10 pro plochu smíšenou obytnou C. Rozvojové lokality Ma-6, Ma-7 a Ma-10 jsou již v platném ÚPmB určeny pro zástavbu. V lokalitě Ma-4 se jedná o zbytkovou plochu ZPF, která je v konceptu ÚP navržena ke stavebnímu využití.

Z hlediska celoměstských zájmů a z důvodu ochrany životního prostředí je nutné nabídnout k zástavbě přednostně pozemky uvnitř zastavěných územích, které jsou napojeny na dopravní a technickou infrastrukturu. Navrhované využití ploch v předmětných rozvojových lokalitách umožňuje novou bytovou výstavbu i stávající využití pro zahrady k bydlení.

Toto vypořádání již neodpovídá stavu územního plánování na úrovni ZUR Jmk. Vzhledem k novým skutečnostem v roce 2017 stanovisko pořizovatele zní:

Lokalita Ma-4, určená ve všech variantách pro stavební využití – bydlení, je dotčena koridorem POP10 vymezeným pro realizaci protipovodňové ochrany a je dotčena koridorem vymezeným pro regionální biokoridor RK 1470. Pořizovatel proto dává pokyn revidovat navržené využití lokality Ma-4 a v návrhu ÚP respektovat a zpřesnit oba dotčené záměry, vymezené v ZUR JmK (2016) - koridor RK 1470 a koridor POP10.

***Připomínce se nevyhovuje*****Pokyn pro zpracovatele:**

Revidujte invariantní využití lokality Ma-4 pro rozvoj bydlení s ohledem na záměry vymezené v ZUR JmK (2016) - koridor RK 1470 a koridor POP10. V návrhu ÚP oba dotčené záměry v zohledněte a zpřesněte.

**353P****Připomínka k vymezení plochy komerce v lokalitě Ma-12 před areálem teplárny s ohledem na narušení zeleného pásu podél areálu tepláren.****Stanovisko pořizovatele:**

Předmětná plocha komerční vybavenosti W/v4/g (část plochy Ma-12 ve var. I) bude v návrhu ÚP i s ohledem na podnět MČ vycházet ze studie *Maloměřice – západ* (2006). Tato studie navrhuje využití vycházející z platného ÚPmB, kde jsou předmětné pozemky určeny pro smíšené využití a dopravu. Plocha zeleně jižně pod plochou W/v4/g zůstává zachována.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Východní stranu ulice Obřanská před areálem Tepláren řešte dle studie *Maloměřice – západ* (2006) .

**354P** 

**Připomínka na zachování návrhu pásu krajinné zeleně kolem st. cesty mezi rozvojovou lokalitou Ob- 5 v k.ú. Obřany a ZPF dle var. II.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Plochy pro bydlení B navazující na plochy zemědělské A není obecně nutné oddělovat souvislým pásem plochy krajinné zeleně, proto není nutné vymezovat plochu krajinné zeleně. Navrhovaný systém ÚSES je v novém ÚPmB navržen v jiné poloze oproti návrhu dle platného ÚPmB.

***Připomínce se nevyhovuje***

**356P**

**Konstatují, že koncept ÚP je zpracován bez provázanosti na ÚP Jihomoravského kraje (ZÚR JMK). Připomínky týkající se dopravních staveb na území města a jeho okrajových částí, zejména neřešení obchvatu Maloměřic, Obřan a dalších dopravních vazeb bez uvedení požadavku na jiné řešení.**

**Stanovisko pořizovatele:**

K připomínkované problematice obchvatu Obřan uvedl pořizovatel v roce 2012 následující: Provázanost dopravní infrastruktury města Brna s koncepčními materiály Jihomoravského kraje byla zahrnuta do podmínek Zadání nového Územního plánu města Brna.

Funkčnost základního komunikačního systému města navrženého v konceptu ÚP vycházející z dlouhodobé koncepce, včetně komunikací obsluhujících významné rozvojové lokality dle variant konceptu, byla posouzena modelem intenzit dopravy.

Obchvat Maloměřic je územně stabilizován. Trasa obchvatu Obřan byla předmětem prověření a v řešení konceptu ÚPmB nebyla zpracována v žádné variantě. V dubnu 2007 byla zpracována studie „Dopravně urbanistický rozvoj a širší územní vztahy města Brna v oblasti MČ Obřany – Maloměřice, Bílovice nad Svitavou a obcí spádujících k městu Brnu silnicí II/374“, kterou zadal OÚPSŘ KrÚ JMK.

V rámci výše uvedené studie byla naznačena možnost řešení ve třech variantách – zachování stávajícího stavu s ochrannými opatřeními proti hluku na fasádách domů, jednostranná asanace objektů podél ulice Fryčajovy a řešení obchvatu Obřan. Varianty zachování stávajícího stavu s ochrannými opatřeními proti hluku na fasádách domů a asanace objektů jsou z hlediska územního nereálné. Varianta obchvatu Obřan s přemostěním řeky Svitavy v délce 240 m je v současné době, vzhledem k dopravnímu zatížení komunikace Fryčajovy cca 6 000 voz./24 hodin, těžko odůvodnitelná.

Dle informací zadavatele výše uvedené studie není v blízké budoucnosti uvažováno s realizací obchvatu Obřan, neboť studie prokázala dostatečnou kapacitu stávající komunikace i pro výhledové intenzity dopravy uvažovaného rozvoje obcí spádujících k městu Brnu.

Dle dokumentace „Intenzity dopravy Brno“, pravidelně ročně aktualizované společností Brněnské komunikace a.s., byla v průběhu let 2006 – 2010 na ulici Obřanské intenzita dopravy 10 000 voz./24 hod. a na ulici Fryčajově 6 000 voz./24 hodin. Z uvedeného vyplývá, že v posledních 5-ti letech nedošlo k navýšení dopravy. Rozdíl 4 000 vozidel tvoří cílová doprava, končící v Obřanech.

Z výše uvedeného vyplývá, že není potřeba prověřovat další trasy obchvatu Obřan, což rovněž potvrdil zpracovatel Konceptu ÚPmB.

Koncept navrhuje ve variantě II a III propojení ulice Fryčajovy (Obřany) a Seifertovy (Lesná), které by rozdělením do dvou směrů mohlo vést ke snížení intenzit dopravy na části ulice Fryčajovy a výhledově nabídnout i nové rozvojové plochy městské části.

Propojení území Obřany – Lesná bude v návrhu ÚP řešeno v souladu s výše uvedeným zdůvodněním.

V roce 2017 pořizovatel doplňuje:

Při vypořádání připomínek v roce 2012 byly v platnosti první vydané ZUR JmK, které byly následně zrušeny. Nové ZUR JmK byly vydány v listopadu 2016, proto bude následný návrh nového ÚP uveden s mini do souladu. Problematiku připomínkovaného lokálního obchvatu MČ nadřazená územně plánovací dokumentace JmK neřeší.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Řešení dopravy s komunikačním propojením ulice Fryčajovy (Obřany) a Seifertovy (Lesná) řešte dle varianty II. bez obchvatu (rozdělením dopravy do dvou směrů povede ke snížení intenzit dopravy na části ulice Fryčajovy a výhledově bude možné nabídnout i nové rozvojové plochy městské části).

<b>MČ BRNO-MEDLÁNKY</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>1 P</b>	0047905_11	EE	
<b>4 P</b>	0052283_11	JJ	
<b>11 P</b>	0064630_11	RH	<b>ID 1 P</b>
<b>14 P</b>	0063417_11	TF	
<b>15 P</b>	0063408_11	LF	<b>ID 14 P</b>
<b>16 P</b>	0063464_11	PT	
<b>17 P</b>	0063806_11	HF	<b>ID 16 P</b>
<b>113 P</b>	0082607_11	AV	
<b>163 P</b>	0087681_11	LR	
<b>196 P</b>	0089994_11	AZ	
<b>246 P</b>	0086200_11	JV	
<b>247 P</b>	0086647_11	DŠ	
<b>249 P</b>	0089983_11	EP, DP	
<b>252 P</b>	0090216_11	RK	
<b>295 P</b>	0098843_11	PK	
<b>357 P</b>	0094011_11	PM	
<b>358 P</b>	0106259_11	HN	
<b>486 P</b>	0087648_11	JS	
<b>359 P</b>	0106234_11	HN	<b>ID 358 N</b>
<b>360 P</b>	0106227_11	JV	



1P  
11P

## Nesouhlas s navrhovaným řešením území Medlánky-Řečkovice-Ivanovice

### Stanovisko pořizovatele:

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

### **Nerozšiřování dalších ploch výstavby směr Medlánky – Řečkovice – Ivanovice.**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Potřeba rozšiřování dalších ploch výstavby směrem Medlánky – Řečkovice – Ivanovice vyplývá ze Zadání, které je tímto způsobem konzistentně naplňováno. Uvedené řešení je souladné se základními principy celé koncepce, tak jak byly komplexně pojednány výše. Na výše uvedený rozbor osvětlující úvahy a důvody zvoleného postupu a řešení tímto pro efektivitu a stručnost v celém rozsahu odkazujeme.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

### **Neprodlužovat komunikace Hudcova – V Újezdech do Ivanovic**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Nová komunikace Medlánky-Ivanovice vytváří paralelní urbanizační osu k ulici Banskobystrické. Existence této komunikace podmiňuje rozvoj území (viz výše).

***Přípomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Komunikační systém v MČ Brno-Medlánky řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

**Zachování stávajícího stavu okolí Medláneckého letiště bez silničních průtahů**

**Stanovisko pořizovatele:**

Stanovisko pořizovatele je totožné s úvodním stanoviskem viz výše.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pokyn je totožný s pokynem vyplývajícím k úvodnímu stanovisku pořizovatele viz výše.

**4P****Nesouhlas s dopravním propojením Medlánky - Bystřec****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

**Nerozšiřování dalších ploch výstavby směr Medlánky – Řečkovice – Ivanovice.****Stanovisko pořizovatele:**

Potřeba rozšiřování dalších ploch výstavby směrem Medlánky – Řečkovice – Ivanovice vyplývá ze Zadání, které je tímto způsobem konzistentně naplňováno. Uvedené řešení je souladné se základními principy celé koncepce, tak jak byly komplexně pojednány výše. Na výše uvedený rozbor osvětlující úvahy a důvody zvoleného postupu a řešení tímto pro efektivitu a stručnost v celém rozsahu odkazujeme.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

14P  
15P

### **Zachování stávajícího stavu okolí Medláneckého letiště bez silničních průtahů**

#### **Stanovisko pořizovatele :**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medláanky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláanky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláanky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláanky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Připomínku nelze zohlednit.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medláanky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláanky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláanky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláanky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

16P  
17P

## Nesouhlasí s dopravním propojením Komín-Medlánky kolem letiště

### Stanovisko pořizovatele :

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Připomínku nelze zohlednit.***

### Pokyn pro zpracovatele:

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.



- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

### **Zachování stávajícího stavu okolí Medláneckého letiště bez silničních průtahů**

#### **Stanovisko pořizovatele:**

Stanovisko pořizovatele je totožné se stanoviskem k bodu viz výše.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Komunikační systém v MČ Brno-Medlánky řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

**113P****Nesouhlas s navrhovaným řešením území Medlánky-Řečkovice-Ivanovice****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

**A) Nerozšiřování dalších ploch výstavby směr Medlánky – Řečkovice – Ivanovice.****Stanovisko pořizovatele:**

Potřeba rozšiřování dalších ploch výstavby směrem Medlánky – Řečkovice – Ivanovice vyplývá ze Zadání, které je tímto způsobem konzistentně naplňováno. Uvedené řešení je souladné se základními principy celé koncepce, tak jak byly komplexně pojednány výše. Na výše uvedený rozbor osvětlující úvahy a důvody zvoleného postupu a řešení tímto pro efektivitu a stručnost v celém rozsahu odkazujeme.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

**B) Neprodlužovat komunikace Hudcova – V Újezdech do Ivanovic****Stanovisko pořizovatele:**

Nová komunikace Medlánky-Ivanovice vytváří paralelní urbanizační osu k ulici Banskobystrické. Existence této komunikace podmiňuje rozvoj území (viz výše).

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Komunikační systém v MČ Brno-Medlánky řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

**C) Zachování stávajícího stavu okolí Medláneckého letiště bez silničních průtahů****Stanovisko pořizovatele:**

Stanovisko pořizovatele je totožné s úvodním stanoviskem viz výše.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pokyn je totožný s pokynem vyplývajícím k úvodnímu stanovisku pořizovatele viz výše.

**D) V rozvojové ploše Me-8 vyjít z var. III s těmito změnami:**

1. ukončení ulice V Újezdech točnou pro autobus
2. změnu funkčních ploch C/v3 a B/v3 na plochu pro sport a rekreaci S/o1
3. zachování plochy městské zeleně

**Stanovisko pořizovatele:**

1. Točnu autobusu nelze zachovat s ohledem na nové řešení průjezdné komunikace pokračováním do Ivanovic, viz úvodní stanovisko pořizovatele.
2. Plocha C/v3 je vyhrazena k zajištění základní občanské vybavenosti v lokalitě Me-8 i přilehlého obytného území.
3. Plocha městské zeleně bude v území zachována, v souvislosti s návrhem rozvoje dle úvodního stanoviska pořizovatele.

*Část připomínky je zohledněna, a to v požadavku na zachování ploch zeleně; ve zbývajících částech připomínky nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pokyn je totožný s pokynem vyplývajícím k úvodnímu stanovisku pořizovatele viz výše a ve vypořádání bodu F) viz níže.

**E) Lokalitu R-3 Řečkovická kasárna ponechat jako plochu veřejné vybavenosti V/a3 pro stávající využití depozitáře Technického muzea a Policie ČR a případný další rozvoj veřejné vybavenosti lokality.****Stanovisko pořizovatele:**

Z projednání vyplynulo, že lokality „brownfields“ v centrální části města a městských částí budou opětovně prověřeny a navrženy k přestavbě především pro plochy bydlení a smíšené obytné s cílem vytvořit polyfunkční území s návrhem intenzity využití zohledňující okolní zástavbu. Plochy transformace (Y) navržené v Konceptu v Návrhu ÚP jako samostatná funkce budou zrušeny a nahrazeny funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

Lokalita R-3 dle var. III bude opětovně vyhodnocena a prověřena k využití území v principech kompaktního města, které umožní optimální územní rozvoj s ohledem na investice do veřejné infrastruktury.

S ohledem k výše uvedenému bude rovněž vyhodnocena potřeba povinnosti prověření podrobnějšího řešení území územní studií (ÚS-005).

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu R-3 Řečkovická kasárna řešte dle var. III. Vyhodnoťte potřebnost povinnosti prověření podrobnějšího řešení území územní studií (ÚS-005).

**F) Plochu Me-7 vymezit jako plochu zahrádek I/-/z, případně část plochy vymezit jako lesní L; zachovat navrženou plochu zeleně přiléhající k ploše Me-8 ve var.III; plochu pro sport a rekreaci vymezit v ploše Me-8**

**Stanovisko pořizovatele:**

Navržená plocha zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 bude upravena v rozsahu dle var. III. Podél komunikace bude navržena územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II. Kolem Medláneckého potoka bude vymezen pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné obsluhy území u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) bude rovněž vymezena územní rezerva pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území. Toto řešení respektuje požadavky na ochranu přírodního zázemí města, volné krajiny a historického rázu krajiny.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Navrženou plochu zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 v okolí Medláneckého potoka upravte v rozsahu dle var. III. Kolem Medláneckého potoka vymezte pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné obsluhy u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) vymezte územní rezerva pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území.

**G) Zakreslit již vybudovaný ÚSES biokoridor podél Medláneckého potoka**

**Stanovisko pořizovatele:**

Zařazení stávajícího biokoridoru podél Medláneckého potoka do systému ÚSES bylo konceptem přehodnoceno a s ohledem na přerušení návaznosti v zastavěném území Medlánek byl tento úsek biokoridoru ze systému ÚSES vyjmut. Zachování stávajícího charakteru území kolem Medláneckého potoka a přilehlé rekreační lokality bude zajištěno novým vymezením pásu krajinné zeleně - K navazujícího na krajinnou zeleň u LBC 59 Bosně. Krajinná zeleň (stávající biokoridor) není žádnou z variant omezena. Není rozhodující, zda dochází ke křížení sběrnou komunikací, nebo obslužnou. Vždy se jedná o dvoupruhovou komunikaci umístěnou ve veřejném prostranství a kvalita křížení je otázkou technického řešení.

***Část připomínky je zohledněna, a to v požadavku na zachování a ochranu ploch zeleně (stávající biokoridor) podél Medláneckého potoka vymezením pásu krajinné zeleně – K a ve vymezení plochy pro sport v kontaktu s rozvojovou lokalitou Me-8; ve zbývajících částech připomínky zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Navrženou plochu zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 v okolí Medláneckého potoka upravte v rozsahu dle var. III. Kolem Medláneckého potoka vymezte pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné služby území u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) vymezte územní rezervu pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území.

**H) U plochy Me-6 vyjít z varianty II, bez komunikace Turistická-Nadační****Stanovisko pořizovatele**

Stanovisko pořizovatele je totožné s úvodním pokynem viz výše.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pokyn je totožný s pokynem vyplývajícím k úvodnímu stanovisku pořizovatele viz. výše.

**163P****Nesouhlasí s dopravním propojením Komín-Medlánky kolem letiště****Stanovisko pořizovatele :**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.



**196P** **Připomínka: místo silničního propojení Bystrc – Komín – Medlánky malokapacitní tramvajové spojení****Stanovisko pořizovatele :**

Návrh na malokapacitní tramvajové spojení Komín – Medlánky nebylo předmětem zadání a rovněž nebyla zpracovatelem Konceptu ÚPmB vyhodnocena nutnost propojení těchto městských částí kolejovou dopravou. Řešení není součástí žádné varianty.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**246P** **Dopravní řešení MČ Brno-Medlánky - (kladné hodnocení návrhu)****Stanovisko pořizovatele:**

Připomínka hodnotí propojení Purkyňova – Turistická, stejně tak propojení do k.ú. Komín a Bystrc jako přínosnou pro odlehčení dopravy na ul. Hudcové a umožnění obsluhy území kolem medláneckého letiště. Připomínka je v souladu s navrhovaným řešením.

***Z připomínky nevyplývá žádný pokyn***

**247P**

**Nesouhlasí s navrhovaným řešením území Medlánky-Řečkovice-Ivanovice dle všech variant z důvodů:**

- **koncept ÚP není zcela v souladu z jeho zadáním, byl požadován rozvoj na jih**
- **překročení kapacit komunikací v Újezdech a Hudcova ve všech variantách**
- **nenávratné poškození rekreační oblasti na severu Brna, okolí přírodního parku Baba a dalších významných přírodních hodnot (Medlánecký potok, Netopýrky, VKP Sysli, Medlánecké kopce)**
- **vysoké podmiňující investice**

**Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikací D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle

var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

**249P** **Komunikační propojení Medlánky, Komín, Bystrc - (kladné hodnocení návrhu)****Stanovisko pořizovatele:**

Připomínka se týká komunikačního propojení mezi MČ Brno-Medlánky s MČ Brno-Bystrc a Komín. Zdůrazňuje důležitost tohoto propojení v trase stávající provizorní panelové komunikace s tím, aby komunikace byla řešena komfortně pro automobilovou, cyklistickou a pěší dopravu. Připomínka je v souladu s navrhovaným řešením.

**252P**

1. **nesouhlas s Kn-8 dle var II – návrh zastavění mezi sídlištěm Komín, přírodní památkou Netopýrky a letištěm Medlánky**
2. **nesouhlas s rozšířením zástavby nákupní zóny kolem areálu OBI**
3. **nesouhlas s rozšířením silničního průtahu Bystrc – Komín - Medlánky**

**Ad 1****Stanovisko pořizovatele:**

Vymezení návrhové plochy městské zeleně Z v severní části rozvojové lokality Kn-8 dle var.I koresponduje s rozvojem potřeb rekreačního zázemí obyvatel města v přírodě blízkém prostředí v návaznosti na plochy bydlení. Navržená plocha městské zeleně tvoří pozvolný přechod mezi obytným územím a volnou krajinou, naváže na vodní a vodohospodářskou plochu a bude ukončena biokoridorem LBK 39. Přítalové vody Komínského potoka budou zachycovány v retenčním prostoru tvořeném tzv. suchým poldrem (plocha H), který bude vhodně doplněn přírodní zázemím plochy městské zeleně Z. Celý tento systém řeší funkční protipovodňovou ochranu území a posiluje retenční schopnost krajiny. MŽP jako dotčený orgán zaštiťující zájmy ochrany ZPF a ŽP požaduje lokalitu Kn-8 nezastavovat, preferuje dopracování návrhu dle var.I. S ohledem na tyto požadavky, avšak při zachování právních vztahů a kontinuity s platným ÚPmB, pořizovatel dává pokyn lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymežit pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB. Severní část lokality bude řešena dle var. I. jako plocha Z.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Kn-8 (dle var. II) vymezte pouze v její jižní části v rozsahu dle platného ÚPmB, zbývající severní část řešte dle var. I. jako plochu Z.

**Ad 2****Stanovisko pořizovatele :**

Území mezi ulicí Kníničskou a nově navrženou propojkou Komín – Medlánky – Ivanovice (u stávajícího nákupního areálu s obchodním centrem OBI), které zahrnuje rozvojovou lokalitu Kn-4 a v němž je v Konceptu ÚP vymezena plocha nákupních a zábavních center a zvláštních areálů X/a2, zabezpečuje lokalizaci nadmístní vybavenosti, s profilací okrskové maloobchodní jednotky pro okrajovou část Brna a několik přilehlých obcí. Plochy pro nákupní a zábavní centra a zvláštní areály X se vymezují výhradně ve vazbě na kapacitní komunikace. Tento požadavek však v dané lokalitě nelze splnit.

Využití části rozvojové lokality Kn-4 pro plochy sportu S vycházelo z územní studie Rekreační zóna Svratecké údolí, jejímž účelem bylo vyhodnotit současné fungující sportovně – rekreační zařízení včetně prověření možnosti umístění významnějších sportovně rekreační aktivit, v tomto případě areálu pro cyklistiku - velodrom. Vzhledem k tomu že územní studie pořízená v roce 2008 prověřila umístění velodromu v lokalitě při ulici Hněvkovského, na pozemcích v majetku města Brna k tomuto účelu prozatím rezervovaných, není třeba dále sledovat původní, nyní již překonanou koncepci. Bývalý areál JZD je nutné opětovně vyhodnotit pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

V severní části lokality Kn-4 navazující na stabilizované plochy bydlení jsou vymezeny plochy bydlení. Do jižní části, kde se mísí komerční a výrobní aktivity, není vhodné bydlení ve formě ploch smíšených obytných C dále rozšiřovat.

S ohledem na uvedené okolnosti pořizovatel dává pokyn oproti 3 variantám Konceptu k novému vymezení (vyjma nezměněné severní části pro bydlení). V sousedství lokality Kn-4 budou stabilizované plochy vymezeny – severní část (areál OBI a Penny market) jako plocha W/a2 (odpovídá platnému ÚPmB) a jižní část (areál Sika) jako plocha E/a2. Lokalita Kn-4 (mimo plochy bydlení) bude vymezena jako plocha komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek v severozápadní části lokality), plocha lehké výroby E/a2 (ve střední části). Lokalita bývalého JZD bude opětovně vyhodnocena pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Toto nové vymezení zajistí stabilizaci stávajících komerčních ploch a umožní zachování i rozvoj lehké výroby v areálu zahradnictví a areálu bývalého areálu JZD. Nová specifikace reflektuje dobré pokrytí maloobchodu pro Komín, Bystrc, Kníničky i okolní přilehlé obce a to jak ve stabilizovaných plochách, tak i dostatečnou nabídku návrhových ploch s preferencí spíše většího množství menších komerčních zařízení. Toto řešení je v souladu jak s požadavky vlastníků pozemků, tak i částečně s vyjádřením MČ a vyhovuje i obsahu věcně shodné připomínky zástupce veřejnosti.

***Připomínku lze zohlednit.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

V rozvojové lokalitě Kn-4 (vyjma severní části pro bydlení, kterou ponechte beze změn) nově vymezte a rozdělte severní část návrhové plochy X/a2 na návrhovou plochu komerční vybavenosti W/a2 (zahradnictví Čtyřlístek) a návrhovou plochu lehké výroby E/a2 (ve střední části lokality) a v lokalitě bývalého areálu JZD opětovně vyhodnoťte území pro vhodné využití funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města. Stávající areál OBI vymezte jako stabilizovanou plochu W/a2 a stávající areál SIKKA vymezte jako stabilizovanou plochu E/a2.

### **Ad 3**

#### **Stanovisko pořizovatele :**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné služby území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.



**295P****Nesouhlas s navrhovaným řešením území Medlánky-Řečkovice-Ivanovice****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrá hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

**A) Nerozšiřování dalších ploch výstavby směr Medlánky – Řečkovice – Ivanovice.****Stanovisko pořizovatele:**

Potřeba rozšiřování dalších ploch výstavby směrem Medlánky – Řečkovice – Ivanovice vyplývá ze Zadání, které je tímto způsobem konzistentně naplňováno. Uvedené řešení je souladné se základními principy celé koncepce, tak jak byly komplexně pojednány výše. Na výše uvedený rozbor osvětlující úvahy a důvody zvoleného postupu a řešení tímto pro efektivitu a stručnost v celém rozsahu odkazujeme.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

## **B) Neprodlužovat komunikace Hudcova – V Újezdech do Ivanovic**

### **Stanovisko pořizovatele:**

Nová komunikace Medlánky-Ivanovice vytváří paralelní urbanizační osu k ulici Banskobystrické. Existence této komunikace podmiňuje rozvoj území (viz výše).

*Připomínku nelze zohlednit.*

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Komunikační systém v MČ Brno-Medlánky řešte dle pokynu pořizovatele viz výše.

- 1. Ukončení ulice V Újezdech točnou pro autobus**
- 2. Změnu funkčních ploch C/v3 a B/v3 na plochu pro sport a rekreaci S/o1**
- 3. Ukončení prodloužení tramvajové dopravy u autobusové zastávky Žilkova**

### **Stanovisko pořizovatele:**

1. Točnu autobusu nelze zachovat s ohledem na nové řešení průjezdné komunikace pokračováním do Ivanovic, viz úvodní stanovisko pořizovatele.
2. Plocha C/v3 je vyhrazena k zajištění základní občanské vybavenosti v lokalitě Me-8 i přílehlého obytného území.
3. Ze stanovisek orgánů a organizací vyplývá, že za účelem přiměřeného rozvoje městských částí Medlánky, Řečkovice a Ivanovice, neovlivňování sousedních městských částí a zachování krajinného rázu a přírodního zázemí je žádoucí řešit rozvoj v oblasti Řečkovice-Medlánky dle úvodního stanoviska pořizovatele. Dopravní obsluha nového sektorového hřbitova na k.ú. Řečkovice vyžaduje prodloužit tramvajovou trať podél severní strany kasáren až k tomuto novému hřbitovu, tj. dle řešení var II.

*Připomínku nelze zohlednit.*

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Z připomínek nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele.

- 4. Lokalitu R-3 Řečkovická kasárna ponechat jako plochu veřejné vybavenosti V/a3 pro stávající využití depozitáře Technického muzea a Policie ČR a případný další rozvoj veřejné vybavenosti lokality.**

### **Stanovisko pořizovatele:**

Z projednání vyplynulo, že lokality „brownfieds“ v centrální části města a městských částí budou opětovně prověřeny a navrženy k přestavbě především pro plochy bydlení a smíšené obytné s cílem vytvořit polyfunkční území s návrhem intenzity využití zohledňující okolní zástavbu. Plochy transformace (Y) navržené v Konceptu v Návrhu ÚP jako samostatná funkce budou zrušeny a nahrazeny funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

Lokalita R-3 dle var. III bude opětovně vyhodnocena a prověřena k využití území v principech kompaktního města, které umožní optimální územní rozvoj s ohledem na investice do veřejné infrastruktury.

S ohledem k výše uvedenému bude rovněž vyhodnocena potřebnost povinnosti prověření podrobnějšího řešení území územní studií (ÚS-005).

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu R-3 Řečkovická kasárna řešte dle var. III. Vyhodnoťte potřebnost povinnosti prověření podrobnějšího řešení území územní studií (ÚS-005).

**5. Zabránit nevratnému záboru zemědělského půdního fondu II. stupně ochrany****Stanovisko pořizovatele:**

Navrhovaný územní rozvoj je spojen se zábořem ZPF. Rozsah záboru je posouzen dotčenými orgány (MŽP ČR, OVLHZ MMB, OŽP JMK). Ze všech posouzení vyplývá, že navrhovaný rozvoj na ZPF je akceptovatelný.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**6. Vyloučit ohrožení chráněné oblasti přírodního parku Baba****Stanovisko pořizovatele:**

Přírodní park Baba je všech variantách zohledněn a akceptován v plném rozsahu a jeho nejcennější části jsou součástí navrženého Územního systému ekologické stability. Připomínka je neopodstatněná.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**7. Nesouhlas se silničním propojením MČ Medlánky, MČ Komín, MČ Bystřice MČ Ivanovice****Stanovisko pořizovatele:**

Stanovisko pořizovatele je totožné s úvodním stanoviskem pořizovatele viz výše.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pokyn je totožný s pokynem vyplývajícím k úvodnímu stanovisku pořizovatele viz. výše.

**357P****Přeje si zachovat počet bytových objektů v Medláncích na konstantní úrovni****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medláncy - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláncy (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláncy (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláncy (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad 2a) bude rozvojová lokalita Me-6 v návrhu řešena jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. III.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

Rozvojovou lokalitu Me-6 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. III.

Rozvojovou lokalitu Me-7 řešte jako územní rezervu pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše řešte rozvojovou lokalitu Me-8 východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikačního propojení jako územní rezervu ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Řečkovice a Mokrá hora R-3 řešte východně od komunikačního propojení v návrhu dle var. III, západně od komunikace vymezte územní rezervu pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojovou lokalitu v MČ Brno-Ivanovice I-1 řešte jako územní rezervu v rozsahu dle var. I.

## 358P, 359P

### Nesouhlas s dopravním propojením Medláanky – Bystrc, nebo Medláanky-Komín

#### Stanovisko pořizovatele:

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medláanky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláanky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláanky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláanky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Připomínku nelze zohlednit.***

#### Pokyn pro zpracovatele:

Územní rozvoj v ose Medláanky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláanky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláanky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláanky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.



**360P****Nesouhlas s dopravním propojením Medlánky - Bystřec****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

**486P****1. Nesouhlas se silničním propojením Bystrc – Komín – Medlánky - Ivanovice****Stanovisko pořizovatele:**

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

***Přípomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Územní rozvoj v ose Medlánky - Řečkovice – Ivanovice řešte návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem řešte komunikační systém následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medlánky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medlánky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medlánky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.

- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

## **2. Pro výstavbu „Duhová Pole“ a Kouzelné Medláanky“ (lokalita Me-8) doplnit prostor pro volnočasové aktivity a veškerou občanskou vybavenost**

### **Stanovisko pořizovatele:**

Plocha C/v3 je vyhrazena k zajištění základní občanské vybavenosti v lokalitě Me-8 i přilehlého obytného území.

Navržená plocha zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 bude upravena v rozsahu dle var. III. Podél komunikace bude navržena územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II. Kolem Medláneckého potoka bude vymezen pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné obsluhy území u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) bude rovněž vymezena územní rezerva pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území. Toto řešení respektuje požadavky na ochranu přírodního zázemí města, volné krajiny a historického rázu krajiny.

***Připomínka je zohledněna.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Navrženou plochu zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 v okolí Medláneckého potoka upravte v rozsahu dle var. III. Kolem Medláneckého potoka vymezte pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné obsluhy u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) vymezte územní rezerva pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území.

<b>MČ BRNO-NOVÝ LÍSKOVEC</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>172 P</b>	<b>0089491_11</b>	HZ	

**172P****Obava z výstavby na Kamenném vrchu, která se může negativně projevit na přírodně hodnotném území - evropsky významná lokalita (EVL) – přírodní památka (PP) Kamenný vrch .****Stanovisko pořizovatele:**

Rozvojová lokalita NL-2 v rozsahu varianty II byla prověřena Urbanistickou studií "Kamenný vrch II" (atelier Zlámal, 03/2009), která potvrdila rozšíření zástavby pro bydlení v oblasti dnešních zahradek s rekreačními objekty na jihozápadním svahu mezi ulicemi Petra Křivky a ulicí Travní. Řešení vyplývající z této ÚS je respektováno.

Severně od ulice Travní se nachází evropsky významná lokalita (EVL) – přírodní památka (PP) Kamenný vrch s přísným ochranným režimem. Proto územní studie navrhla lem krajinné zeleně K, která odděluje zastavitelné plochy bydlení v lokalitě NL-2 od ulice Travní a EVL - PP Kamenný vrch. Zároveň plocha K vytvoří přirozený přechod do volné krajiny a bude také sloužit jako pobytová zeleň pro zde přítomné obyvatelstvo.

Dle platného ÚPmB je při ulici Travní vymezeno několik stabilizovaných ploch bydlení, které dle výše uvedené územní studie a dle varianty II Konceptu budou v cílovém řešení přiřazeny k rozvojové lokalitě NL-2. Dopravní obsluha rozvojové lokality NL-2 je řešena z jižní strany od ulice Petra Křivky, čímž má být cíleně vyloučena stávající dopravní obsluha zahrádkářských lokalit a solitérních ploch stabilizovaného bydlení v ulici Travní (v bezprostřední blízkosti chráněné EVL).

***Připomínce se nevyhovuje***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu NL-2 řešte dle var. II. Rozšiřte plochu veřejné obsluhy území v západní části ulice Koniklecová v úseku napojujícím obslužné komunikace ve východní části lokality NL-2.

<b>MČ BRNO-OŘEŠÍN</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>321 P</b>	<a href="#">0105004_11</a>	P E.G. Property, a.s.	

**321 P E.G. Property, a.s.**

- 1. Nepovažují za vhodné ve var. I zachování plochy A- zemědělské (půdní fond) mezi poldrem a komunikací odbočující na Nivky a navrhuje ji v souladu s platným usnesením ZMČ pro bydlení. Dopravní obsluhu lokality Nivky a Písky z ul. Klimešova doporučují řešit dle var. 1**

**Stanovisko pořizovatele:**

Vzhledem k preferované dopravní obsluze lokality Nivky a Písky dle var.I je žádoucí plochu zemědělskou –A přičlenit k ploše bydlení - B, čímž by bylo umožněno oboustranné obestavení kolem navrhované komunikace. Část plochy B podél navrhovaného biokoridoru je nezbytné ponechat bez zástavby s kódem x. Předmětná lokalita je součástí vymezeného regulačního plánu RP-019, kde bude prověřeno umístění staveb a stanoveny podrobné podmínky pro využití pozemků.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní obsluhu lokality Nivky a Písky z ulice Klimešova v k.ú. Ořešín a navazující využití ploch řešte dle var. I. Plochu A ve var. I přičleňte k ploše B s vymezením části plochy bez zástavby (kód x) podél navrhovaného biokoridoru.

- 2. Požadují, aby plocha při vyústění lokality Nivky a Písky na ul. Klimešovu byla vymezena pro dopravu.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Z důvodu potřeby vybudovat parkoviště pro návštěvníky Ořešína je využití ve všech var. konceptu pro navrhovanou plochu městské zeleně-Z při ul. Klimešova po vyústění navr. komunikace z lokality Nivky a Písky vhodné změnit pro plochu veřejné obsluhy území. Část předmětné plochy navazující na zastavitelnou plochu pro bydlení je žádoucí ponechat pro plochu městské zeleně-Z, která vytvoří izolační pás.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Funkční plochu Z při ul. Klimešova po vyústění navr. komunikace z lokality Nivky a Písky včetně části parcely 262 k.ú. Ořešín vymezte z větší části pro plochu veřejné obsluhy území a zbývající část lemující zastavitelnou plochu pro bydlení ponechejte pro Z.



MČ BRNO-ŘEČKOVICE A MOKRÁ HORA			
OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j.		
78 P	0063644_11	MM	
247 P	0086647_11	DŠ	

**78P**

**Navrhuje, aby pozemky v lokalitě Me-8 se ponechaly bez zásahu jako stávající (ZPF) případně zbudovat stavby pro sport a rekreaci, zahrádky. Doporučuje k jakémukoliv charakteru stavby celý pozemek bývalých kasáren s možností komunikačního připojení na ul. Terezy Novákové.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Rozvoj města se dlouhodobě projevuje urbanizací podél historických radiál vedoucích z centra města např. směrem na Bystrc – Veveří a Královo Pole – Kuřim. Historicky založený dopravní systém města je radiálně okružní, což znamená neustále hledání koridorů pro přímé vazby rozrůstajících se okrajových částí města. Jedním z těchto koridorů jsou úseky VMO, další pak Královopolská – Skácelova – Husitská. Úkolem konceptu bylo tedy najít přímou vazbu mezi rozrůstajícími se Ivanovicemi, Řečkovici, Medládkami na straně jedné a Komínem, Kníničkami a Bystrcí na straně druhé. Jediný disponibilní koridor pro převážné využití lokálními vztahy byl nalezen na stávajících polních cestách mezi Komínem a Medládkami.

Územní rozvoj v ose Medládky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medládky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné služby území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle var. III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medládky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
  - b) Komunikační propojení Medládky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
  - c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.
- Navržená plocha zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 bude upravena v rozsahu dle var. III. Podél komunikace bude navržena územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II. Kolem Medláneckého potoka bude vymezen pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné služby území u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) bude rovněž vymezena územní rezerva pro sport a rekreaci S/01 pro doplnění vybavenosti území. Toto řešení respektuje požadavky na ochranu přírodního zázemí města, volné krajiny a historického rázu krajiny.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v možnosti částečného využití rozvojové lokality Me- 8 pro sport a rekreaci a v části týkající se pozemků bývalých kasáren s tím, že dopravní řešení bude řešeno ve smyslu výše uvedeného. Ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Komunikační propojení území Medládky-Řečkovice- Ivanovice řešte dle pokynu pořizovatele k první připomínce. Navrženou plochu zeleně mezi rozvojovými lokalitami Me-7 a Me-8 v okolí Medláneckého potoka upravte v rozsahu dle var. III. Kolem Medláneckého potoka

vymezte pás krajinné zeleně – K až ke koridoru veřejné obsluhy u budoucí retenční nádrže na Medláneckém potoce (Medlánecký rybník). Mezi územní rezervou pro bydlení a koridorem krajinné zeleně - K (podél Medláneckého potoka) vymezte územní rezerva pro sport a rekreaci S/o1 pro doplnění vybavenosti území.

**247P**

**Nesouhlasí s navrhovaným řešením území Medláanky-Řečkovice-Ivanovice dle všech variant z důvodů:**

- **koncept ÚP není zcela v souladu z jeho zadáním, byl požadován rozvoj na jih**
- **překročení kapacit komunikací v Újezdech a Hudcova ve všech variantách**
- **nenávratné poškození rekreační oblasti na severu Brna, okolí přírodního parku Baba a dalších významných přírodních hodnot (Medlánecký potok, Netopýrky, VKP Sysli, Medlánecké kopce)**
- **vysoké podmiňující investice**

**Stanovisko pořizovatele:**

Koncept byl zpracován ve třech variantách v souladu se zadáním. Respektoval zásadní principy v Zadání specifikované.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nyní nelze dopředu předjímat.

Územní rozvoj v ose Medláanky - Řečkovice – Ivanovice bude řešen návrhem v rozsahu dle var. III, který bude doplněn o územní rezervy vycházející z návrhu řešení var. II. Do doby rozhodnutí o trasování komunikaci D43 lze tyto plochy vymezit jako územní rezervy s podmínkou, že tyto plochy bude možné aktivovat (přeměnit na návrh) pouze v případě, že bude na úrovni ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D43 na území města.

V souvislosti s územním rozvojem bude komunikační systém řešen následovně:

- a1) Komunikační propojení Komín – Medláanky (po ulici Turistickou) bude řešeno systémem veřejné obsluhy území (v souladu se stávajícím stavem) – ve stopě dle varianty III.
- a2) Komunikační propojení Komín – Medláanky (od ulice Turistické po ulici V Újezdech) bude řešeno územní rezervou - ve stopě invariantního návrhu.
- b) Komunikační propojení Medláanky (Technologický park) – Hudcova – Řečkovice – Ivanovice bude řešeno jako sběrná komunikace – ve stopě dle var. III.
- c) Komunikační propojení od ulice Turistické („od křížku“) směrem k Technologickému parku bude řešeno jako územní rezerva – ve stopě dle var. III.

Tomuto návrhu řešení komunikační sítě musí být i upraven návrh funkčního uspořádání, včetně vymezení územních rezerv funkčních ploch souvisejících s konkrétní dopravní stavbou.

S ohledem k výše uvedenému a požadavkům dotčených orgánů bude řešena rozvojová lokalita Me-7 jako územní rezerva pro bydlení v rozsahu vymezení dle var. I.

V souvislosti s vymezením komunikačního propojení ad b) viz výše, bude rozvojová lokalita Me-8 (východně od komunikačního propojení) řešena v návrhu v rozsahu dle var. III, západně od komunikačního propojení bude řešena jako rezerva ploch bydlení v rozsahu dle var. II.

Navazující rozvojová lokalita v MČ Brno-Řečkovice a Mokrý hora R-3 bude řešena obdobným způsobem, východně od komunikačního propojení bude rozvoj území řešen dle

var. III v návrhu, západně od komunikace bude doplněna územní rezerva pro bydlení v rozsahu dle var. II.

Rozvojová lokalita v MČ Brno-Ivanovice I-1 bude řešena jako územní rezerva v rozsahu dle var. I.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj ve var. II s maximálním rozsahem ploch pro bydlení silně pozitivně hodnotí vliv na obyvatelstvo, vzhledem k návaznosti ploch bydlení na kvalitní přírodní zázemí včetně přírodního parku Baba. Slabě pozitivním vlivem na horninové prostředí a hmotné statky je využití přestavbového území vojenského areálu a míst bývalých skládek odpadu. Silně negativní až slabě pozitivní vliv na půdu se předpokládá záborem ploch pro bydlení. Vliv na ovzduší bude slabě negativní až neutrální, bude zapříčiněn vyvolanou dopravou a lokálními spalovacími zdroji spojenými s rozvojem ploch bydlení. Zlepšení imisní situace bude záviset na včasné výstavbě místní komunikační sítě. Vliv na ÚSES a krajinu byl hodnocen neutrálně, neboť biokoridor oddělující plochy I-1 a R-3 v severní části rozvojové lokality nebude výstavbou dotčen. Na hranici rozvojových lokalit se nachází prameniště, vliv na vodu bude také neutrální. Vlivy na ostatní složky budou neutrální.

Všechny přírodní hodnoty území jsou v konceptu ve všech 3 variantách respektovány a chráněny jejich vymezením jako plochy zeleně, případně prostřednictvím překryvných ochranných režimů.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj doporučuje rozvoj území města řešit dle var. II s dalšími odkazy pro jednotlivé rozvojové lokality.

***Připomínce se nevyhovuje.***

<b>MČ BRNO-SEVER</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
63 P	0079126_11	ZM	
109 P	0086622_11	DK	
157 P	0086998_11	KT	
164 P	0087737_11	JV	
165 P	0087711_11	JK, DK	
166 P	0087693_11	ZP, JP	
167 P	0087754_11	LL	
168 P	0087785_11	SP	
173 P	0090026_11	LH	
174 P	0090029_11	LP	
175 P	0090044_11	MH	
176 P	0090051_11	PH	
177 P	0090055_11	AS	
178 P	0090061_11	MP	
179 P	0090065_11	AS	
180 P	0090070_11	JW	
181 P	0090145_11	AK	
182 P	0090075_11	KW	
183 P	0090080_11	AS	
184 P	0090096_11	TW	
185 P	0090097_11	JZd	
186 P	0090098_11	VZ	
187 P	0090100_11	JM	
188 P	0090102_11	TP	
189 P	0090108_11	KP	
190 P	0090111_11	EP	
242 P	0090166_11	JC	
293 P	0090840_11	VD	
294 P	0090857_11	EG	
364 P	0104980_11	SJ	
365 P	0105391_11	SS	
366 P	0105397_11	RS	
367 P	0105401_11	LD	
368 P	0106178_11	MCh	
369 P	0094077_11	KP	

**63P****Ponechat zelené plochy v okolí Halasova náměstí pro využití veřejných akcí****Stanovisko pořizovatele:**

Oblast Halasova náměstí byla řešena v rámci územní studie „Obytný soubor Lesná – aktualizace“ (2012) a obsahuje veřejná prostranství pro využití k veřejným akcím, jejichž nedílnou součástí bude i zeleň a dále návrh i dostavby polyfunkčního objektu. Cílem je vytvořit přirozené společenské centrum Lesné, které v současnosti v sídlišti chybí.

Výsledkem uvedené studie je doporučení nahlížet na oblast Halasova náměstí jako na přestavbové území, které vyžaduje podrobné prověření samostatnou územní studií. Pořizovatel dává pokyn oblast Halasova náměstí vymezit jako přestavbové území s povinností zpracovat regulační plán.

***Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na využití ploch v okolí Halasova náměstí pro veřejné akce; ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Řešení Halasova náměstí upravte dle výsledků územní studie „Obytný soubor Lesná – aktualizace“. Oblast Halasova náměstí prověřte k vymezení přestavbového území s povinností zpracovat regulační plán a jeho zadání vypracujte na podkladu územní studie „Obytný soubor Lesná – aktualizace“ (2012).

**109P****Požadavek na vymezení parkové zeleně ve vnitrobloku domu Merhautova 13****Stanovisko pořizovatele:**

Předmětný vnitroblok Merhautova 13 je spolu se stavbou bydlení ve všech variantách Konceptu ÚPmB součástí stabilizované plochy bydlení B/k4 a provozně slouží pro zde bydlící obyvatele. Z hlediska Metodiky zpracování minimální velikost zobrazované základní plochy je zpravidla 0,5 ha. Výjimečně jsou vymezovány podměrečné základní plochy v rozsahu 0,2 – 0,5 ha v jasně specifikovaných případech, které nezahrnují vnitrobloky.

Proto nemůže být dle aplikované metodiky zobrazování parkově upravený vnitroblok samostatně zobrazen. Jeho zachování garantují pravidla pro uspořádání zástavby kompaktní „k“ (kap.6.2.4.1.): *Vnitrobloky jsou soukromé, poloveřejné nebo veřejné, zpravidla nezastavěné nebo částečně zastavěné. Průchodnost poloveřejných nebo veřejných vnitrobloků pro pěší je zajišťována pasážemi, průchody a pod. Vnitrobloky slouží zejména pro pobyt a jsou vybaveny zelení.*

***Připomínce se nevyhovuje.***



**157P****Nesouhlas s prodloužením tramvajové linky ulicí Okružní k domovu důchodců (hluk z dopravy)****Stanovisko pořizovatele:**

Základ současného systému veřejné hromadné dopravy (VHD) tvoří pouliční kolejový systém doplněný o systém trolejbusový a autobusový, v období let 1990-2005 však došlo k podstatnému úbytku ve prospěch dopravy automobilové. Územní plán vytváří předpoklady ke změně tohoto trendu. Doplnění a zkvalitnění sítě je předpokladem k postupnému zvyšování podílu VHD a tím i zlepšování životního prostředí ve městě Brně. Prodloužení tramvajové tratě z ulice Merhautovy přes Seifertovu na ulici Okružní zkvalitňuje dopravní obsluhu sídliště Lesná a umožňuje omezení méně ekologické autobusové dopravy.

Dlouhodobě je sledována obsluha sídliště Lesná kapacitní tramvajovou dopravou, proto nelze tomuto požadavku vyhovět. Variantní řešení trolejbusového vedení ve stejné stopě není možné sledovat z důvodu jejich souběhu, protože z výsledků zpracovaného Generelu veřejné dopravy města Brna vyplývá v maximální možné míře minimalizovat souběhy více trakcí.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**164P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**165P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**166P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**167P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.



*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**168P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**173P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**174P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**175P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.



*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**176P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**177P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**178P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**179P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.



*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**180P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**181P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**182P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**183P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.



*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**184P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**185P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**186P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**187P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.



*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**188P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**189P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**190P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**242P****Nezastavovat území mezi tramvajovou tratí, ulicí Slavičkovou a ulicí Okružní (V nahradit Z)****Stanovisko pořizovatele:**

Jedná o připomínku k území tzv. „louky Dnů radnice“ podél ul. Okružní sousedící se stávající tramvajovou trasou a ul. Slavičkovou, která je ve všech variantách Konceptu ÚPmB součástí rozvojové lokality Le-2 navržena pro plochu veřejné vybavenosti. Předmětné území je podrobněji územně prověřeno v rámci Územní studie „Obytný soubor Lesná –aktualizace“ (2012). V návrhu ÚPmB se bude vycházet ze závěru předmětné ÚS, kde je vymezena plocha stabilizované zeleně s rezervou pro kulturu, mimo pás vzrostlé zeleně při ulici Okružní. Pořizovatel dává pokyn „louku Dnů radnice“ vyjmout z rozvojové lokality Le-2 a vymežit ji jako stabilizovanou městskou zeleň Z s vyznačením územní rezervy pro plochu v rozsahu dle uvedené ÚS.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Tzv. „louku Dnů radnice“ vyjměte z rozvojové lokality Le-2 a zařaďte do stabilizovaných ploch městské zeleně Z s vymezením územní rezervy pro plochu V v rozsahu dle ÚS „Obytný soubor Lesná –aktualizace“ (2012).



**293P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**294P**

- **ulici Soběšickou zařadit do obslužných komunikací kategorie C**
- **navrhnout takové napojení nové komunikace z Obřan do ulice Okružní, které vyloučí přímé napojení ulice Soběšické do ochranného dopravního systému Obřan a Maloměřic**

**Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Ulice Soběšická je dle Konceptu ÚP zařazena mezi ostatní komunikace (dle § 6 odst.3 zákona č. 137/1997, o pozemních komunikacích) do místních komunikací III. a IV. třídy, dle ČSN 736110 funkční skupiny C a D, a je místní obslužnou páteří území. Její dopravní význam je dán i historicky a i po realizaci úseku VMO v Husovicích včetně nových dopravních připojení na Provazníkovu, Merhautovu a Valchařskou nelze ulici Soběšickou z dopravního systému vyjmout, protože zajišťuje některé vazby v území, které vyšší dopravní systém z ohledem na omezení dopravních připojení není schopen plnit.

Dopravní propojení mezi MČ Brno-Obřany – k.ú. Lesná bude řešeno dle var. II. Rozložení dopravních vztahů bude podpořeno připojením do ulice Hlaváčovy. Nová komunikace Fryčajova – Soběšická je v konceptu vymezena jako komunikace obslužného charakteru podmiňující urbanizaci území.

Grafické znázornění v konceptu je nevyhovující a neumožňuje rozlišení mezi funkčními skupinami B a C, kde zmiňované propojení v ul. Soběšická je komunikace funkční skupiny C - vybrané. Grafika návrhu bude upravena tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

Při současném stavu:

Na úvod vypořádání uvedených námitek k návrhu dopravního propojení k.ú. Lesná s k.ú. Obřany je popsána dopravní obsluha města v širších souvislostech s vazbou na možnosti územního rozvoje.

Na základě variantního prověření vlivů polohy dálnice D43 (dříve R43) na územní rozvoj města Brna v Konceptu ÚPmB (umístění D43 na území města Brna – var. I a II Konceptu a mimo území města Brna – var. III) je dán Pokyn navrhnout dopravní síť města a územní rozvoj odpovídající situaci, kdy není na úrovni ZÚR JMK o D43 zatím rozhodnuto tj. současně s variantním řešením D 43 v územních rezervách navrhnout v územních rezervách s D43 související územní rozvoj, o kterém může být rozhodnuto až s výběrem výsledné varianty řešení D43 tak, aby byl naplněn soulad ÚP se ZÚR JMK; přičemž při návrhu řešení musí být zohledněny a zapracovány i případné další dopady a souvislosti, které nelze dopředu předjímat.

Bez trasy D43 na území města jako součásti ochranného dopravního systému města není žádný zásadní rozvoj Obřan pro nové plochy bydlení možný, rozvoj tedy odpovídá návrhu ve variantě III. konceptu bez rozvojových lokalit pro bydlení (Ob-1, Ob-4, Ob-5 dle var.II konceptu). Tyto lokality lze v Návrhu ÚPmB vymežit jako územní rezervy s podmínkou, že je bude možné změnit na návrh pouze v případě, že bude v ZÚR JMK rozhodnuto o trasování D 43 na území města.

Žádoucí je v kontextu řešení navrženého ve variantě II a významu území (strategická rozvojová území dle výkresu S.1. Krajinná a urbánní osnova) pro zmírnění suburbanizačních tendencí mezi Lesnou a Obřanami ponechat lokality Ob-1, Ob-4 a lokalitu Ob-5 vymežit jako územní rezervu pro bydlení. Pro tento budoucí rozvoj na k.ú. Obřany je vybudování komunikačního propojení mezi ul. Soběšická a ul. Fryčajova nutností – jde o podmiňující stavbu dvoupruhové komunikace obslužného charakteru (návrh ve všech variantách konceptu), proto ji nelze v Návrhu ÚPmB vypustit.

*Části připomínky se vyhovuje a to v požadavku na zařazení komunikace v ulici Soběšická do funkční skupiny C (dle ČSN 736110); ve zbývajících částech se připomínky nevyhovují.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dopravní systém v ulici Soběšické a propojovací komunikaci mezi k.ú. Lesná a MČ Brno-Obřany řešte dle var. II. Grafiku návrhu upravte tak, aby dopravní význam komunikací byl zřetelný.

**364P****Požadavek na var. I tj. plocha bydlení v lokalitě Vinohrádky a připomínka proti navrhované komunikaci dle var. I****Stanovisko pořizovatele:**

Územní rozvoj na severu města Brna je považován za ukončený, jak vyplývá i ze stanovisek a vyjádření dotčených orgánů. Mimo již vymezené zastavitelné lokality je nežádoucí rozšiřovat plochy pro další výstavbu zejména bydlení a tak prohlubovat negativní vlivy vnitřní suburbanizace (viz Zadání ÚP). Nadměrný rozvoj k.ú. Soběšice v oblasti bydlení vyžaduje dnes doplnit především základní veřejnou vybavenost – školu, plochy pro sport včetně zajištění dopravní obsluhy a prostupů do krajiny. Předmětné pozemky jsou součástí rozvojové lokality So-1 dle var. I. konceptu. Jedná se o zahrádkářskou lokalitu „Vinohrádky“, která byla v konceptu řešena s variantním funkčním členěním, ve II var. s částečným rozvojem bydlení, ponecháním ploch zahrádek a územních podmínek pro rozvoj sportu. Při respektování dohody s DO - MŽP a vyjádření OVLHZ bude Návrh ÚPmB v této lokalitě vycházet z var. I, kde bude vypuštěna návrhová plocha pro sport S/o1. Pro navrhované zastavitelné plochy je nezbytné vymezit odpovídající dopravní přístup, který je navržen s ohledem na svažité terén v trase stávající účelové komunikace (prodloužení ulice Velkomoravské) obsluhující zahrádkářskou lokalitu určenou pro rozvoj bydlení. Připomínce proti návrhu komunikace pro obsluhu návrhových ploch pro bydlení nelze vyhovět.

***Připomínce se vyhovuje pouze v rozsahu vymezení ploch pro bydlení dle var. I.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu So-1 v k.ú. Soběšice („Vinohrádky“) řešte dle var. I s vypuštěním návrhové plochy pro sport S/o1- ponechejte ji součástí plochy zemědělské.

**365P****Požadavek na var. I tj. plocha bydlení na pozemku p.č. 1155, 1156 v k.ú. Soběšice a připomínka proti navrhované komunikaci dle var. I****Stanovisko pořizovatele:**

Územní rozvoj na severu města Brna je považován za ukončený, jak vyplývá i ze stanovisek a vyjádření dotčených orgánů. Mimo již vymezené zastavitelné lokality je nežádoucí rozšiřovat plochy pro další výstavbu zejména bydlení a tak prohlubovat negativní vlivy vnitřní suburbanizace (viz Zadání ÚP). Nadměrný rozvoj k.ú. Soběšice v oblasti bydlení vyžaduje dnes doplnit především základní veřejnou vybavenost – školu, plochy pro sport včetně zajištění dopravní obsluhy a prostupů do krajiny. Předmětné pozemky jsou součástí rozvojové lokality So-1 dle var. I. konceptu. Jedná se o zahrádkářskou lokalitu „Vinohrádky“, která byla v konceptu řešena s variantním funkčním členěním, ve II var. s částečným rozvojem bydlení, ponecháním ploch zahrádek a územních podmínek pro rozvoj sportu. Při respektování dohody s DO - MŽP a vyjádření OVLHZ bude Návrh ÚPmB v této lokalitě vycházet z var. I, kde bude vypuštěna návrhová plocha pro sport S/o1. Pro navrhované zastavitelné plochy je nezbytné vymezit odpovídající dopravní přístup, který je navržen s ohledem na svažité terén v trase stávající účelové komunikace (prodloužení ulice Velkomoravské) obsluhující zahrádkářskou lokalitu určenou pro rozvoj bydlení. Připomínce proti návrhu komunikace pro obsluhu návrhových ploch pro bydlení nelze vyhovět.

***Připomínce se vyhovuje pouze v rozsahu vymezení ploch pro bydlení dle var. I.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu So-1 v k.ú. Soběšice („Vinohrádky“) řešte dle var. I s vypuštěním návrhové plochy pro sport S/o1- ponechejte ji součástí plochy zemědělské.

**366P****Požadavek na var. I tj. plocha bydlení na pozemku p.č. 1155, 1156 v k.ú. Soběšice a připomínka proti navrhované komunikaci dle var. I****Stanovisko pořizovatele:**

Územní rozvoj na severu města Brna je považován za ukončený, jak vyplývá i ze stanovisek a vyjádření dotčených orgánů. Mimo již vymezené zastavitelné lokality je nežádoucí rozšiřovat plochy pro další výstavbu zejména bydlení a tak prohlubovat negativní vlivy vnitřní suburbanizace (viz Zadání ÚP). Nadměrný rozvoj k.ú. Soběšice v oblasti bydlení vyžaduje dnes doplnit především základní veřejnou vybavenost – školu, plochy pro sport včetně zajištění dopravní obsluhy a prostupů do krajiny. Předmětné pozemky jsou součástí rozvojové lokality So-1 dle var. I. konceptu. Jedná se o zahrádkářskou lokalitu „Vinohrádky“, která byla v konceptu řešena s variantním funkčním členěním, ve II var. s částečným rozvojem bydlení, ponecháním ploch zahrádek a územních podmínek pro rozvoj sportu. Při respektování dohody s DO - MŽP a vyjádření OVLHZ bude Návrh ÚPmB v této lokalitě vycházet z var. I, kde bude vypuštěna návrhová plocha pro sport S/o1. Pro navrhované zastavitelné plochy je nezbytné vymezit odpovídající dopravní přístup, který je navržen s ohledem na svažité terén v trase stávající účelové komunikace (prodloužení ulice Velkomoravské) obsluhující zahrádkářskou lokalitu určenou pro rozvoj bydlení. Připomínce proti návrhu komunikace pro obsluhu návrhových ploch pro bydlení nelze vyhovět.

***Připomínce se vyhovuje pouze v rozsahu vymezení ploch pro bydlení dle var. I.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu So-1 v k.ú. Soběšice („Vinohrádky“) řešte dle var. I s vypuštěním návrhové plochy pro sport S/o1- ponechejte ji součástí plochy zemědělské.

**367P****Požadavek na respektování plochy „Duchovního centra“ při ulici Nezvalova dle územní studie „Obytný soubor Lesná –aktualizace“****Stanovisko pořizovatele:**

Ve všech variantách Konceptu ÚPmB byla předmětná plocha občanské vybavenosti z důvodu podměrečné velikosti (zpravidla od 0,5 ha) agregována do okolní navazující stabilizované plochy pro bydlení. Výjimečně je dle Metodiky vymezení ploch (kap. 6.1.. Odůvodnění) možné vymežit i menší plochy například solitérní stavbu veřejné vybavenosti. Proto dává pořizovatel pokyn k vymezení stabilizované plochy veřejné vybavenosti V při ulici Nezvalova v rozsahu plochy „Duchovního centra“ i včetně plochy, kde již probíhá výstavba kostela (lze vycházet z územní studie „Obytný soubor Lesná – aktualizace, 2012).

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při ulici Nezvalova zahrňte objekt „Duchovního centra“ včetně kostela ve výstavbě do stabilizované plochy veřejné vybavenosti V dle Územní studie „Obytný soubor Lesná – aktualizace“(2012).



**368P**

- **Požadavek na vytvoření všesměrné křižovatky VMO Husovické tunely – Merhautova**
- **Nezařazovat dopravní plochy komunikace bez jejich prověření dopravní studií včetně posouzení vlivu na ŽP**
- **Nesoulad Konceptu s dokumentací VMO - křižovatka Tomkovo náměstí**

**Stanovisko pořizovatele:**

Doplnění křižovatky ulice Merhautovy s VMO Husovický tunel je z technického hlediska nemožné, bylo prověřováno před realizací tohoto úseku VMO, všesměrnost připojení Lesné zajišťuje napojení z třídy Generála Píky.

Všechny zpracované návrhy úseků základního komunikačního systému, tak jak jsou zpracovány do Konceptu ÚPmB, byly prověřeny územními studii, které ověřovaly reálnost technického provedení staveb. Posouzení z hlediska vlivu na ŽP bylo zpracováno v rámci posuzování vlivu územního plánu na udržitelný rozvoj území a je nedílnou součástí Konceptu. Posouzení EIA je nedílnou součástí DÚR pro každý úsek připravované komunikace.

S ohledem na nové skutečnosti dává pořizovatel pokyn do Návrhu ÚPmB zpracovat dopravní řešení v k.ú. Husovice dle DÚR VMO - Tomkovo náměstí a další dopravní vazby v území vymezit dle závěrů zpracovaných evidovaných ÚPP – územních studií (Územní studie Zbrojovka – širší vztahy“- 2012, Nová Dukelská – územně technické prověření - 2014) a aktuálně zpracované ÚS Bývalá Zbrojovka a motorárna (2017) – podklad pro pořizovanou změnu ÚPmB B3/15 – CM.

Návrh řešení dopravní obsluhy v území od VMO – Tomkovo náměstí po ulici Zábrdovickou včetně řešení nových mostů přes řeku bude vycházet z dohodnutých závěrů z výše uvedených studií a musí být v souladu s požadavky DO.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na uvedení dokumentace do souladu s DÚR VMO - Tomkovo náměstí a v doporučení nezařazovat dopravní plochy komunikace bez jejich prověření dopravní studií včetně posouzení vlivu na ŽP; ve zbývajících částech se připomínka nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V návrhu dopravního řešení v k.ú. Husovice zohledněte DÚR VMO - Tomkovo náměstí a při upřesnění dalších dopravních vazeb v území vycházejte ze závěrů zpracovaných územních studií (evidované ÚPP: ÚS, Zbrojovka – širší vztahy“- 2012, Nová Dukelská – územně technické prověření - 2014) a aktuálně zpracované ÚS Bývalá Zbrojovka a motorárna - 2017 – podklad pro pořizovanou změnu ÚPmB B3/15 – CM.

**369P****Proti propojení Sadová – Lesná přes údolí Zaječího potoka, vyvolá zhoršení ŽP na Lesné****Stanovisko pořizovatele:**

Dopravní napojení Sadové z ulice Okružní přes údolí Zaječího potoka je již vymezeno v platném ÚPmB a varianta II Konceptu ÚPmB přebírá tuto sledovanou koncepci a navrhuje úpravu trasování navrhovaného propojení na ul. Okružní. Napojení rozvojového lokality Sa-1 pouze na ulici Kociánka je nedostačující vzhledem k předpokládanému rozvoji území Sadová, proto je tedy nezbytné zajištit tangenciální dopravní vazby. Proto dává pořizovatel pokyn řešit další dopravní napojení lokality Sa-1 dle var.II, mostním objektem přes Zaječí potok na ulici Okružní. Napojení přes ulici Trtílkovu dle var. I konceptu nebude dále sledováno, potvrzeno je dopravní řešení dle var.II.

***Připomínce se nevyhovuje.***

MČ BRNO-SLATINA OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j.		
20 P	0106078_11	OHLŽS, a. s.	

**20P OHLŽS, a. s.****Připomínky:**

**Nesouhlasí s polohou výhledové komunikace, kde plánuje rozšíření areálu. Jeho realizace nebude možná, pokud přes některý z pozemků p.č. 2197/34-43 v k.ú. Slatina bude procházet komunikace.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Již v platném ÚPmB je vymezen koridor pro umístění výhledové komunikace v souběhu s dálnicí D1, Koncept řešení potvrzuje ve všech variantách. Pro umístění výhledové komunikace byla rozhodující poloha křížení s železniční tratí a výhledovým koridorem nové přerovské trati. Optimální řešení bylo nalezeno ve vymezené stopě.

Vedení komunikace nevyklučuje umístění haly v zadní části areálu dle přiloženého zákresu.

V platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016) jsou pozemky dotčeny návrhovým koridorem DZ-01. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost respektovat a záměry vzájemně koordinovat.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

<b>MČ BRNO-STŘED</b>			
OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY			
PODÁNÍ		JMÉNO / NÁZEV FIRMY	vyhodnocení shodné s
ID	č.j.		
3 P	0052562_11	JH	
6 P	0052258_11	BH	
30 P	0071851_11	MČ	
55 P	0077223_11	LR	
82 P	0078656_11	EV	
108 P	0086610_11	M STAVIS, Stavebně inženýrský servis	
193 P	0089958_11	AZ	
194 P	0089986_11	AZ	
200 P	0090004_11	AZ	
201 P	0090005_11	AZ	
202 P	0090006_11	AZ	
240 P	0090159_11	Remont R, s.r.o.	
254 P	0095804_11	PN	
255 P	0096048_11	HH	
285 P	0099089_11	JP, AP	
286 P	0098951_11	LR, JR	ID 285 N
314 P	0099314_11	MK	
316 P	0099271_11	PB	
362 P	0096220_11	Mateřská škola Brno	
363 P	0097511_11	I A	
386 P	0096265_11	AM	ID 285 N
397 P	0096131_11	BNSD	
585 P	0086492_11	Moravské zemské muzeum	

**3P****Připomínka – proti rušení zahrádek na Kraví Hoře ve prospěch veřejné zeleně.****Stanovisko pořizovatele:**

Parky s kvalitní vybaveností jsou důležitým místem společenských kontaktů, zejména pro malé děti a staré občany je park v docházkové vzdálenosti do 300 m nezbytný. Kvalitní a rozsáhlé parky však již přes 100 let v Brně nevznikly, s výjimkou nedokončeného parku na Kraví hoře. Zcela chybí přírodní zábavní a rekreační parky, které by splňovaly požadavky na rekreační vyžití především pro dospívající mládež a pro obyvatele v produktivním věku. Celkový deficit městské zeleně v Brně činí cca 400 ha v ucelených plochách městských rekreačních parků (dle doporučeného ukazatele 15 m<sup>2</sup> na obyvatele pro města nad 100 tis. obyv.).

Zahrádkaření je specifickým a na území města Brna tradičním způsobem trávení volného času. V řadě případů tvoří zahrádkářské lokality nevhodnou bariéru v zastavěném území města a způsobují jeho neprůchodnost. Negativním jevem je nezákonná přeměna některých zahrádek na trvalé bydlení, ale bez zajištění veřejné infrastruktury.

Cílem m.j. bylo prověřit všechny zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití:

- Zachování stávající funkce nebo změna na jinou funkci.
- Navrhnout, které lokality zahrádek či jejich části je vhodné postupně přeměnit na plochy veřejné zeleně, a to především tam, kde je nedostatek veřejné zeleně v přijatelné docházkové vzdálenosti a kde tyto lokality tvoří bariéru v území.

Kraví Hora je v ÚPD dlouhodobě rezervována pro realizaci celoměstsky významného parku. Svou polohou prakticky v centru města, dobrou dostupností MHD a příhodnou expozicí je pro rekreační využití širokou veřejností téměř předurčena. Využívání této lokality pro různé formy odpočinku, relaxaci a sportu je již tradiční. S ohledem na vzrůstající požadavky na aktivní trávení volného času a na již realizované sportovní areály pořizovatel dává pokyn řešit Kraví horu dle var. I tj. stávající sportovní areály vymezit jako plochu sportu stavebně omezenou S/o1 a nevymezovat plochu V/v1 při ulici Rybkova u východního nástupu do parku na úkor zeleně. Tím bude umožněno postupně vybudovat na Kraví Hoře celoměstsky významný rekreační park využívaný širokou veřejností. Stávající plochy zahrádek na městských pozemcích je možné do doby realizace parku nadále využívat stejným způsobem jako doposud, což je v souladu s platným ÚPmB.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Řešte Kraví horu dle var. I, tj. stávající sportovní areály vymezte jako plochu sportu stavebně omezenou S/o1, avšak nevymezujte plochu V/v1 při ulici Rybkova. Doplňte specifický chráněný pohled včetně hranice chráněného pohledu z Kraví Hory (cesta nad koupalištěm). Doplňte prostupy územím včetně vazby na ulici Jana Uhra.

**6P****Připomínka – proti odsunu zahrádkářských lokalit do podřadných okrajových částí (kolem D1), požadavek na částečné zachování jádra zahrádek na Kraví Hoře.****Stanovisko pořizovatele:**

Parky s kvalitní vybaveností jsou důležitým místem společenských kontaktů, zejména pro malé děti a staré občany je park v docházkové vzdálenosti do 300 m nezbytný. Kvalitní a rozsáhlé parky však již přes 100 let v Brně nevznikly, s výjimkou nedokončeného parku na Kraví hoře. Zcela chybí přírodní zábavní a rekreační parky, které by splňovaly požadavky na rekreační vyžití především pro dospívající mládež a pro obyvatele v produktivním věku. Celkový deficit městské zeleně v Brně činí cca 400 ha v ucelených plochách městských rekreačních parků (dle doporučeného ukazatele 15 m<sup>2</sup> na obyvatele pro města nad 100 tis. obyv.).

Zahrádkaření je specifickým a na území města Brna tradičním způsobem trávení volného času. V řadě případů tvoří zahrádkářské lokality nevhodnou bariéru v zastavěném území města a způsobují jeho neprůchodnost. Negativním jevem je nezákonná přeměna některých zahrádek na trvalé bydlení, ale bez zajištění veřejné infrastruktury.

Cílem m.j. bylo prověřit všechny zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití:

- Zachování stávající funkce nebo změna na jinou funkci.
- Navrhnout, které lokality zahrádek či jejich části je vhodné postupně přeměnit na plochy veřejné zeleně, a to především tam, kde je nedostatek veřejné zeleně v přijatelné docházkové vzdálenosti a kde tyto lokality tvoří bariéru v území.

Kraví Hora je v ÚPD dlouhodobě rezervována pro realizaci celoměstsky významného parku. Svou polohou prakticky v centru města, dobrou dostupností MHD a příhodnou expozicí je pro rekreační využití širokou veřejností téměř předurčena. Využívání této lokality pro různé formy odpočinku, relaxaci a sportu je již tradiční. S ohledem na vzrůstající požadavky na aktivní trávení volného času a na již realizované sportovní areály pořizovatel dává pokyn řešit Kraví horu dle var. I tj. stávající sportovní areály vymezit jako plochu sportu stavebně omezenou S/01 a nevymezovat plochu V/v1 při ulici Rybkova u východního nástupu do parku na úkor zeleně. Tím bude umožněno postupně vybudovat na Kraví Hoře celoměstsky významný rekreační park využívaný širokou veřejností. Stávající plochy zahrádek na městských pozemcích je možné do doby realizace parku nadále využívat stejným způsobem jako doposud, což je v souladu s platným ÚPmB.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Řešte Kraví horu dle var. I, tj. stávající sportovní areály vymezte jako plochu sportu stavebně omezenou S/01, avšak nevymezujte plochu V/v1 při ulici Rybkova. Doplňte specifický chráněný pohled včetně hranice chráněného pohledu z Kraví Hory (cesta nad koupalištěm). Doplňte prostupy územím včetně vazby na ulici Jana Uhra.

**30P**

**Připomínka – proti všem variantám konceptu, kde se mění plochy zahrádek v lokalitě Kraví Hora na plochy veřejné zeleně, požadavek na otevření a zpřístupnění zahrádkářské lokality po vnitřních cestách.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Parky s kvalitní vybaveností jsou důležitým místem společenských kontaktů, zejména pro malé děti a staré občany je park v docházkové vzdálenosti do 300 m nezbytný. Kvalitní a rozsáhlé parky však již přes 100 let v Brně nevznikly, s výjimkou nedokončeného parku na Kraví hoře. Zcela chybí přírodní zábavní a rekreační parky, které by splňovaly požadavky na rekreační vyžití především pro dospívající mládež a pro obyvatele v produktivním věku. Celkový deficit městské zeleně v Brně činí cca 400 ha v ucelených plochách městských rekreačních parků (dle doporučeného ukazatele 15 m<sup>2</sup> na obyvatele pro města nad 100 tis. obyv.).

Zahrádkářství je specifickým a na území města Brna tradičním způsobem trávení volného času. V řadě případů tvoří zahrádkářské lokality nevhodnou bariéru v zastavěném území města a způsobují jeho neprůchodnost. Negativním jevem je nezákonná přeměna některých zahrádek na trvalé bydlení, ale bez zajištění veřejné infrastruktury.

Cílem m.j. bylo prověřit všechny zahrádkářské lokality z hlediska jejich nejvhodnějšího budoucího využití:

- Zachování stávající funkce nebo změna na jinou funkci.
- Navrhnout, které lokality zahrádek či jejich části je vhodné postupně přeměnit na plochy veřejné zeleně, a to především tam, kde je nedostatek veřejné zeleně v přijatelné docházkové vzdálenosti a kde tyto lokality tvoří bariéru v území.

Kraví Hora je v ÚPD dlouhodobě rezervována pro realizaci celoměstsky významného parku. Svou polohou prakticky v centru města, dobrou dostupností MHD a příhodnou expozicí je pro rekreační využití širokou veřejností téměř předurčena. Využívání této lokality pro různé formy odpočinku, relaxaci a sportu je již tradiční. S ohledem na vzrůstající požadavky na aktivní trávení volného času a na již realizované sportovní areály pořizovatel dává pokyn řešit Kraví horu dle var. I tj. stávající sportovní areály vymezené jako plochu sportu stavebně omezenou S/01 a nevymezovat plochu V/v1 při ulici Rybkova u východního nástupu do parku na úkor zeleně. Tím bude umožněno postupně vybudovat na Kraví Hoře celoměstsky významný rekreační park využívaný širokou veřejností. Stávající plochy zahrádek na městských pozemcích je možné do doby realizace parku nadále využívat stejným způsobem jako doposud, což je v souladu s ÚP.

***Připomínkune lze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Řešte Kraví horu dle var. I, tj. stávající sportovní areály vymezte jako plochu sportu stavebně omezenou S/01, avšak nevymezujte plochu V/v1 při ulici Rybkova. Doplňte specifický chráněný pohled včetně hranice chráněného pohledu z Kraví Hory (cesta nad koupalištěm). Doplňte prostupy územím včetně vazby na ulici Jana Uhra.



**55P** 

**Připomínka – proti ploše bydlení na pozemku p.č. 740, 741, 742/1 a 742/2 (bytový dům Schovaná 3 a 5 ) v lokalitě Žlutý kopec a požadavek na zachování zahrádek (dle přiložené grafiky).**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platném ÚPmB jsou oba bytové domy součástí stabilizované plochy všeobecného bydlení. Tento skutečný účel využití území nelze v připravovaném ÚP popřít a plochu bydlení zachovat. Vzhledem k nedostatečné výměře pro vymezení samostatné plochy s rozdílným způsobem využití jsou pozemky agregovány do zastavitelné plochy bydlení. Tyto zastavitelné plochy jsou v kontinuitě s platným ÚPmB i nadále vymezeny pro rozvoj území Žlutého Kopce, který bude řešen dle var. II.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**82P****Připomínka – k lokalitě Mendlovo náměstí – Rybářská a nesouhlas s propojením ulice Rybářské až do Mendlova náměstí kolem obytných domů, nesouhlas s obousměrněním ulice Veletržní.****Stanovisko pořizovatele:**

Z hlediska urbanistické koncepce je žádoucí revitalizace území, k nimž náleží i území po bývalých výrobních provozech - areál Krasu a Obnovy Brno a to formou dostavby blokové struktury s funkcí smíšenou obytnou s výrazným podílem bydlení, jež navrátí do území život a dotvoří charakter centrální oblasti města, které zde má své historické kořeny a základy.

K této revitalizaci patří i návrh řešení prostupnosti území jak pro pěší, tak pro automobilovou dopravu, které je z hlediska metodiky vyjádřitelné pouze návrhem koridorů veřejné obsluhy území. Navržené prodloužení ulice Rybářské neznamená, že bude využívána v plném rozsahu pro automobilovou dopravu, ale navržený veřejný koridor zajistí veřejný průchod nově zastavovaným blokem. Vlastní organizaci dopravy daného koridoru bude podrobněji řešit předepsaný regulační plán RP-031.

K výše uvedenému uvádíme, že od doby projednání Konceptu došlo v území k prověření několika záměrů, které postoupily do stavu územního rozhodnutí. V případě vydaných územních rozhodnutí je nutné je v návrhu zohlednit.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Blok Rybářská – Bělidla – Křížová – Veletržní řešte dle var.I., průraz Václavská vymezte v souladu s platným ÚPmB, nevymezujte jako VPS Xd-677/m úsek propojující ulice Rybářská a Bělidla (přes areál bývalého Krasu). Území pro RP-031 rozdělte na dvě části, z nichž jedna bude řešit blok Rybářská– Bělidla – Křížová –Veletržní (bývalý Kras a Obnova Brno) a druhá část blok Rybářská – Poříčí – nové propojení západním okrajem areálu Elplast. Zbytek bloku Rybářská- Poříčí zcelte a včetně areálu VUT Brno řešte jako zastavitelnou plochu C/k4 bez prodloužení ulice Zedníkovy a nestanovujte povinnost pořídit regulační plán. Zohledněte vydaná územní rozhodnutí v území.

**108P M STAVIS, Stavebně inženýrský servis****Připomínka – návrh na obsluhu hradu Špilberk kolejovou lanovou dráhou.****Stanovisko pořizovatele:**

Trasa kolejové lanové dráhy k NKP Špilberk dosud nebyla dostatečně prověřena a projednána, proto nemohla být zakotvena do regulačního plánu MPR a z tohoto důvodu nebyla převzata ani do konceptu ÚP.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**191P** **Připomínka – požadavek na zajištění dostupnosti veřejných institucí VHD.****Stanovisko pořizovatele:**

Územní plán neřeší dostupnost území jednotlivých institucí systémem VHD, ale zabývá se dostupností území jako celku. Funkčnost systému byla ověřena modelem dopravy.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**192 P** **Připomínka a požadavek i na zohlednění nádraží v centru.****Stanovisko pořizovatele:**

Zpracování nádraží v odsunuté poloze v konceptu je v souladu se schváleným Zadáním, kde je zpracovateli uloženo respektovat přestavbu ŽUB dle projednané změny ÚPmB z roku 2005 s korekcemi dle dalších stupňů projektové dokumentace. V návrhu ÚP se bude při řešení přestavby ŽUB vycházet z výchozí var. II konceptu.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**193P****Připomínka - požadavek na zklidnění ulic Husovy, Veveří , Kounicovy, Lidické atd. a požadavek na vrácení stromořadí a kultivaci pro pěší provoz.****Stanovisko pořizovatele:**

Zklidnění ulic je předmětem organizace dopravy v území, nikoliv řešením územního plánu. V regulativech pro plochy veřejné obsluhy území a pro plochy dopravní infrastruktury není zastoupení zeleně dostatečně řešeno. Pořizovatel dává pokyn k dořešení regulativů pro plochy veřejné obsluhy území a pro plochy dopravní infrastruktury z hlediska zastoupení zeleně a nezbytné realizace uličních stromořadí. Vyznačení v grafické části je však nad rámec podrobnosti ÚP.

*Část připomínky lze zohlednit, a to v požadavku na doplnění zeleně a stromořadí v plochách veřejné obsluhy území a v dopravních plochách formou úpravy regulativů; ve zbývajících částech připomínku nelze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Dořešte zastoupení zeleně v plochách veřejné obsluhy území a v dopravních plochách formou úpravy regulativů z hlediska zastoupení zeleně a nezbytné realizace uličních stromořadí.

Do regulativů pro plochy dopravní infrastruktury a veřejné obsluhy území především doplňte

- povinnost respektování stávající uliční/doprovodné zeleně
- povinnost výsadby nové uliční/doprovodné zeleně při realizaci nových či rekonstrukci stávajících dopravních koridorů tam, kde to podmínky v území umožňují.

**194P****Připomínka týkající se znemožnění parkování a garážování automobilů uvnitř bývalých hradeb.****Stanovisko pořizovatele:**

Území městské památkové rezervace Brno je detailněji řešeno v podrobnější ÚPD – Regulační plán městské památkové rezervace (RP MPR). Tato dokumentace problematiku dopravy v klidu řešila vymezením lokalit pro umístění kapacitních záchytných nadzemních a podzemních parkovacích objektů pro řešení deficitů v této centrální oblasti města. Koncept víceméně na podkladu RP MPR vymezil plochy pro umístění parkovacích objektů v MPR, avšak dle stanovené koncepce řešení dopravy v klidu v textu kap. 9.1.9.2 je uveden požadavek na postupné zachycení přepravovaných osob buď v návaznosti na přestup na VHD, či v takové vzdálenosti od cíle, který lze bezproblémově překonat pěší dopravou. Cílem je zklidnění centra města nebo městských zón se zachováním dopravní dostupnosti. Systémovým řešením pro centrální oblast města jsou kapacitní parkovací plochy či objekty kolem centrální oblasti.

Naplnění cíle o zklidnění centra města a vyloučení vjezdu IAD a to i za účelem příjezdu objektům hromadných garáží do této jádrové oblasti s preferencí pěší dopravy, která je zcela logická i s ohledem na malou rozlohu centra, lze docílit eliminací hromadných parkovacích objektů uvnitř původního hradebního okruhu města a jejich upřednostnění na jeho okraji, kde je přímá návaznost na malý městský okruh. Jedná se o lokality v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Tímto bude uspokojen požadavek na odstavování vozidel obyvatel i některých návštěvníků centra v přijatelné docházkové vzdálenosti do 500 m do centra.

Dlouhodobě sledovanou lokalitou pro výstavbu podzemních garáží v jádrové oblasti je stávající proluka při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra, kde kapacita parkování souvisí s návštěvností kulturních akcí a dopravní obsluha je řešena mimo pěší zóny. Některé ze staveb hromadných podzemních garáží jsou již v jádrové oblasti města realizovány, avšak není žádoucí vymezovat další. Tím bude vyloučena např. zmiňovaná lokalita na Římském náměstí. Maximálním možným vyloučením IAD se zkvalitní veřejné prostory, které mají klíčový integrační význam pro život města. Obzvláště na území MPR se přeměňují na společenskou veřejně – obytnou zónu města se specifickými znaky historického prostředí. Navrací jim tedy do značné míry funkci, kterou v historii plnily a která byla redukována nebo vytlačena živelností individuální dopravy a zanedbáním péče o vnější tvář města.

Z těchto důvodů pořizovatel dává pokyn eliminovat plochy pro nové umístění parkovacích objektů v MPR v prostorách pěších zón a zklidněného centra pouze na stávající proluku při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra a ponechat jejich vymezení po východním okraji MPR v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Realizované stavby je třeba vymezit jako „stav“.

***Připomínku lze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Ve výkresové části Konceptu aktualizujte schéma S.2.2.a Automobilová doprava a to z hlediska vymezení ploch pro umístění parkovacích objektů v MPR. Do kapitoly 9.1.9. a kap. 9.2.9. doplňte koncepci dopravy v klidu na území MPR. Eliminujte plochy pro nové umístění parkovacích objektů v MPR v prostorách pěších zón a zklidněného centra pouze na stávající proluku při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra a ponechte jejich vymezení po východním okraji MPR v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Realizované stavby vymezte jako „stav“.

**200P****Připomínka proti sjezdovce v Pisárkách.****Stanovisko pořizovatele:**

Navržená plocha sportu dle var. II konceptu určená pro lyžařskou sjezdovku u hotelu Myslivna zasahuje do jižní části EVL Pisárky. Realizace záměru by znamenala zásah do kvalitního lesního porostu, což by mělo za následek významné negativní ovlivnění předmětu ochrany EVL. S ohledem na závěry Vyhodnocení vlivů Územního plánu města Brna na udržitelný rozvoj (konkrétně na závěry Vyhodnocení vlivů na lokality Natura 2000) nelze záměr lyžařského svahu akceptovat. Vyloučení záměru sjezdovky u hotelu Myslivna požadují ve svém stanovisku i dotčené orgány – OŽP Jmk, OŽP MMB. Řešení dle var. II proto nebude sledováno a svah pod hotelem Myslivna bude řešen dle varianty I jako plocha lesní L.

*Připomínka je zohledněna.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Svah pod hotelem Myslivna řešte dle var. I jako plocha lesní L.



**201P**

**Připomínka – požadavek na využití nových průmyslových ploch na okraji města pro přesunutí výrobní činnosti ze stávajících průmyslových areálů v centru. Staré průmyslové areály včetně brownfields využít pro obytnou popř. mírně smíšenou funkci.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Koncept ÚP vychází z požadavků zadání uvedených v kapitole 11.2.1. Pracovní aktivity v oblasti výroby a skladování, kde je v části Základní řešení a cíle, kterých má být dosaženo uvedeno: „Podporovat revitalizaci výrobních ploch charakteru brownfields s možností zachování původní funkce nebo doporučení nového funkčního využití (transformační plochy).“ Tento požadavek byl v konceptu přiměřeně aplikován a to vymezením ploch pro transformaci Y.

Územní plán pro plochy brownfields, které jsou převážně součástí ploch přestaveb, stanovuje optimální cílové využití, kde je potvrzena stávající funkce nebo navržena nová. V případě, že některé lokality umožňují variabilnější využití, jsou zatříděny do ploch transformace, kde hlavní využití není stanoveno. Umožňují maximálně flexibilní podmínky využití, využití území se specifikuje až při detailnějším prověření lokality v souvislosti s konkrétním investičním záměrem.

Při posuzování nového využití těchto lokalit je zpravidla nejdůležitější jejich co možná bezproblémové integrování do okolí. Využití těchto ploch je zpravidla podmíněno prověřením lokality územní studií nebo zpracováním regulačního plánu, ve kterých se prověří veškeré nové dopravní vazby odvislé od cílového využití v území.

Z projednání vyplynulo, že lokality „brownfields“ v centrální části města a městských částí budou opětovně prověřeny a navrženy k přestavbě především pro plochy bydlení a smíšené obytné s cílem vytvořit polyfunkční území s návrhem intenzity využití zohledňující okolní zástavbu. Plochy transformace (Y) navržené v Konceptu v Návrhu ÚP jako samostatná funkce budou zrušeny a nahrazeny funkcemi s převažujícím hlavním využitím s ohledem na jejich umístění v kontextu celého města.

***Námítce se vyhovuje.***

**202P****Připomínka – návrh na využívání Okružní třídy Husova –Joštova – Koliště – Dornych pouze k obsluze centra s vyloučením tranzitní dopravy i vnitroměstské.****Stanovisko pořizovatele:**

Z hlediska celkové koncepce silniční infrastruktury je základním atributem tzv. třístupňový ochranný dopravní systém města Brna, který navazuje na historicky daný radiálně-okružní dopravní systém města Brna. Realizace tohoto systému je prioritní z hlediska možnosti ochrany města nebo jednotlivých částí před nepatřičnou dopravou. Komunikace třístupňového ochranného systému a některé další významné komunikace tvoří Základní komunikační systém města Brna (ZÁKOS), na který jsou přenášeny významné dopravní výkony ať individuální, tak i hromadné dopravy osob. Systém vytvoří, spolu s dalšími opatřeními předpoklady pro zklidnění dopravy především v centrální oblasti, či převádění dopravy na takový systém, který je připraven maximálně chránit okolí komunikací před negativními dopady z dopravy.

1. stupeň – Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS): dálnice D1 a D2, silnice R43, JZT, JT a JVT

2. stupeň – Velký městský okruh (VMO): silnice I. třídy I/42

3. stupeň – Malý městský okruh (MMO): místní komunikace II. třídy

Z principu navržené třístupňové ochrany města před nadbytečnou automobilovou dopravou vyplývá, že současný malý městský okruh „Okružní třída“ Husova, Joštova, Koliště, Dornych je uvnitř nově vymezeného MMO v ulicích Úvoz, Kotlářská, NMT, Zvonařka, Poříčí, Křížová. Tzn., že se jedná o oblast s nejvyšším stupněm dopravního zklidnění a prakticky s vyloučením jakékoliv tranzitní dopravy.

***Připomínka je zohledněna.***

**240P Remont R, s.r.o.,** 

**Připomínka – proti nedořešení odkanalizování a zásobování vodou území Kamenné čtvrti.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V grafické části – Odkanalizování jsou znázorněny pouze kmenové a hlavní stoky stávající nebo navrhované kanalizace. V Generelu kmenové stoky A je odkanalizování řešeno znázorněním hydrotechnických okresů a lokalizací nápojného bodu kanalizačního okresu. Požadavek na dokreslení uličních stok stávajících a navrhovaných je nad podrobnost řešení územního plánu. Vlastní realizace projektu dobudování kanalizace je mimo rámec pořizování územně plánovací dokumentace Řešení rekonstrukce uličních inženýrských sítí je nad rámec řešení podrobnosti územního plánu.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**254P****Připomínka k var. I s územní rezervou V-3 a požadavek na řešení dle var II a III jako plochy zastavitelné.****Stanovisko pořizovatele:**

Plocha navazující na pozemek p.č. 1335/1 v k.ú. Pisárky severně ulice Vinohrady je ve var. I konceptu součástí stabilizovaného území v ploše zahrádek (I/-/z) s režimem územní rezervy pro veřejnou vybavenost (V-3). Tato plocha se shoduje s vyznačenou územní rezervou pro rozvoj MU, konkrétně pro výhledové rozšíření stávající botanické zahrady (arboreta) pro Přírodovědeckou fakultu v platném ÚPmB.

Koncepce dlouhodobého rozvoje MU je převzata i do nového územního plánu, čímž je zachována kontinuita rozvoje vysokého školství v městě Brně. V území určeném pro arboretum je ve vlastnictví Masarykovy university pouze pozemek p.č. 1335/1 a naplnění cílového stavu se v nejbližší době nejeví reálné. S ohledem na dlouhodobou postupnou výstavbu Kampusu MU v Brně Bohunicích je žádoucí s tímto záměrem i nadále počítat a to ve formě územní rezervy. Proto dává pořizovatel pokyn v předmětné lokalitě vycházet z návrhu využití dle var. I, která odpovídá platnému ÚPmB.

To znamená, že zastavitelná plocha (V/o1/VS) severně ul.Kamenice a ul.Vinohrady dle var. II bude vymezena jako územní rezerva pro veřejnou vybavenost (V-3) s ponecháním stávajícího využití plocha zahrádek I/-/z, kde jsou přípustné stávající zahradní chaty. Dle kap. 5.2.4. Územní rezervy textové části konceptu se jedná se o území, které je v budoucnosti vhodné k zastavení pro stanovený účel a musí být proto chráněno před provedením takových změn, které by vyloučily budoucí vymezení zastavitelných ploch.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Území pro rozvoj botanické zahrady Masarykovy university severně od ulice Vinohrady v k.ú. Pisárky řešte dle var.I jako územní rezervu pro veřejnou vybavenost V-3 s vymezením stabilizované plochy zahrádek I/-/z.

**255 P** 

**Proti nedořešení odkanalizování území Kamenné čtvrti a požadavek na zohlednění plánované rekonstrukce inženýrských sítí s doplněním kanalizace v horní části Kamenné čtvrti (stav, návrh, rekonstrukce).**

**Stanovisko pořizovatele:**

V grafické části – Odkanalizování jsou znázorněny pouze kmenové a hlavní stoky stávající nebo navrhované kanalizace. V Generelu kmenové stoky A je odkanalizování řešeno znázorněním hydrotechnických okresů a lokalizací napojného bodu kanalizačního okresu. Požadavek na dokreslení uličních stok stávajících a navrhovaných je nad podrobnost řešení územního plánu. Vlastní realizace projektu dobudování kanalizace je mimo rámec pořizování územně plánovací dokumentace Řešení rekonstrukce uličních inženýrských sítí je nad rámec řešení podrobnosti územního plánu.

***Připomínku nelze zohlednit***

**285P**  
**286P**  
**386P**

**Připomínky:**

- 1. k nesprávnému vymezení stávajících ploch p.č. 829/4, 829/5, 829/6, 829/7, 829/8 v k.ú. Veverí, které jsou součástí přístupových komunikací a zeleně náležející k obytnému domu Žižkova 52**
- 2. nesouhlas s návrhem propojení ul. Žižkovy**

**Ad. 1**

**Stanovisko pořizovatele:**

Pořizovatel dává pokyn výše uvedené pozemky přiřčenit ke stabilizované ploše bydlení B/k3, funkčně se jedná o doprovodnou zeleň a přístupové komunikace obytného domu.

*Připomínku lze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pozemky p.č. 829/4, 829/5, 829/6, 829/7, 829/8 v k.ú. Veverí přiřčete ke stabilizované ploše bydlení B/k3.

**Ad.2**

**Stanovisko pořizovatele:**

Cílem ve schváleném Zadání nového ÚP v řešení tras individuální automobilové dopravy je zajištění obsluhy rozvojových ploch, ale i zachování a zkvalitnění dopravní obsluhy již zastavěných území. Současně bylo cílem vymezit oblasti se žádoucím zklidněním a odstraněním nadbytečné dopravy ve prospěch obyvatelnosti území a kvality veřejných prostorů. V oblasti ulice Veverí a Minské toho může být dosaženo pouze rozložením cílové a zdrojové dopravy do více koridorů a zde je jedinou nabídkou zajištění průjezdnosti ul. Žižkovy i za cenu vnesení části této dopravy do jejich dnes zalepených úseků. Extrémní zátěž z nárůstu dopravy se v území nepředpokládá. Omezení průjezdnosti lze řešit vhodnou organizací dopravy, která ovšem není předmětem územního plánu.

Koridor veřejné obsluhy v území při ul. Žižkova bude řešen dle výchozí var. II pro zpracování návrhu ÚP.

*Připomínku nelze zohlednit.*

**314P****Připomínka – vyloučit stavbu nadzemních parkovacích objektů v MPR a nezavlékat individuální automobilovou dopravu do Římského náměstí.****Stanovisko pořizovatele:**

Území městské památkové rezervace Brno je detailněji řešeno v podrobnější ÚPD – Regulační plán městské památkové rezervace (RP MPR). Tato dokumentace problematiku dopravy v klidu řešila vymezením lokalit pro umístění kapacitních záchytných nadzemních a podzemních parkovacích objektů pro řešení deficitů v této centrální oblasti města. Koncept víceméně na podkladu RP MPR vymezil plochy pro umístění parkovacích objektů v MPR, avšak dle stanovené koncepce řešení dopravy v klidu v textu kap. 9.1.9.2 je uveden požadavek na postupné zachycení přepravovaných osob buď v návaznosti na přestup na VHD, či v takové vzdálenosti od cíle, který lze bezproblémově překonat pěší dopravou. Cílem je zklidnění centra města nebo městských zón se zachováním dopravní dostupnosti. Systémovým řešením pro centrální oblast města jsou kapacitní parkovací plochy či objekty kolem centrální oblasti.

Naplnění cíle o zklidnění centra města a vyloučení vjezdu IAD a to i za účelem příjezdu objektům hromadných garáží do této jádrové oblasti s preferencí pěší dopravy, která je zcela logická i s ohledem na malou rozlohu centra, lze docílit eliminací hromadných parkovacích objektů uvnitř původního hradebního okruhu města a jejich upřednostnění na jeho okraji, kde je přímá návaznost na malý městský okruh. Jedná se o lokality v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Tímto bude uspokojen požadavek na odstavování vozidel obyvatel i některých návštěvníků centra v přijatelné docházkové vzdálenosti do 500 m do centra.

Dlouhodobě sledovanou lokalitou pro výstavbu podzemních garáží v jádrové oblasti je stávající proluka při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra, kde kapacita parkování souvisí s návštěvností kulturních akcí a dopravní obsluha je řešena mimo pěší zóny. Některé ze staveb hromadných podzemních garáží jsou již v jádrové oblasti města realizovány, avšak není žádoucí vymezovat další. Tím bude vyloučena např. zmiňovaná lokalita na Římském náměstí. Maximálním možným vyloučením IAD se zkvatitní veřejné prostory, které mají klíčový integrační význam pro život města. Obzvláště na území MPR se přeměňují na společenskou veřejně – obytnou zónu města se specifickými znaky historického prostředí. Navrací jim tedy do značné míry funkci, kterou v historii plnily a která byla redukována nebo vytlačena živelností individuální dopravy a zanedbáním péče o vnější tvář města.

Z těchto důvodů pořizovatel dává pokyn eliminovat plochy pro nové umístění parkovacích objektů v MPR v prostorách pěších zón a zklidněného centra pouze na stávající proluku při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra a ponechat jejich vymezení po východním okraji MPR v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Realizované stavby je třeba vymezit jako „stav“.

***Část připomínky lze zohlednit, a to v požadavku na zrušení parkovacího objektu na Římském náměstí a eliminací parkovacích objektů v MPR; ve zbývající části připomínku zohlednit nelze.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Ve výkresové části konceptu aktualizujte schéma S.2.2.a Automobilová doprava a to z hlediska vymezení ploch pro umístění parkovacích objektů v MPR. Do kapitoly 9.1.9. a kap. 9.2.9. doplňte koncepci dopravy v klidu na území MPR. Eliminujte plochy pro nové umístění parkovacích objektů v MPR v prostorách pěších zón a zklidněného centra pouze na stávající

proluku při Veselá pro výstavbu Janáčkova kulturního centra a ponechte jejich vymezení po východním okraji MPR v předprostoru Janáčkova divadla; v ulici Benešova u bývalého autobusového nádraží Grand; na nároží ulic Nádražní Hybešova. Realizované stavby vymezte jako „stav“.



**316P**

**Připomínka – návrh na přesun současného dopravního tramvajového uzlu v ulici Nádražní včetně autobusové dopravy z ulice Úzká do prostoru současného hlavního vlakového nádraží.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Úlohou zpracovatele v souladu se schváleným Zadáním nového ÚP bylo respektovat a návrhem řešení podpořit dominantní postavení Městské památkové rezervace Brno, ustanovené vládním nařízením č. 54/1989 Sb., v urbanistické struktuře města a zachovat všesměrné působení historického panoramatu. Součástí tohoto úkolu bylo i obnovení úplného brněnského „Ringu“ v souladu s platným ÚPmB a RP MPR s důrazem na rozšíření ploch parkové zeleně v koridoru hradebního okruhu.

Systém dopravní obsluhy území městskou hromadnou dopravou je v konceptu řešen tak, že dochází ke zmenšení koncentrace hromadné dopravy na ulici Nádražní rozmělněním do dalšího uzlu a to do oblasti nového železničního nádraží na ulici Rosickou. Hlavní přestupní uzly na severojižní ose železničního nádraží – ul. Nádražní – Moravské náměstí spojuje podzemní kolejový diametr. Urbanistické principy na jedné straně a rovnoměrná obsluha území hromadnou dopravou na straně druhé nevyžadují přeložení kolejové dopravy z ulice Nádražní do prostoru současného železničního nádraží a umožňují kvalitnější a smysluplnější využití v podobě parkových úprav a dostavby městského brněnského „Ringu“ objekty metropolitního charakteru.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

V oblasti stávajícího vlakového nádraží zachovejte členění ploch zastavitelných a ploch veřejné obsluhy území a zeleně dle var. I konceptu.

**362P Mateřská škola Brno****Připomínka – nesouhlas s návrhem propojení ul. Žižkovy.****Stanovisko pořizovatele:**

Cílem ve schváleném Zadání nového ÚP v řešení tras individuální automobilové dopravy je zajištění obsluhy rozvojových ploch, ale i zachování a zkvalitnění dopravní obsluhy již zastavěných území. Současně bylo cílem vymezit oblasti se žádoucím zklidněním a odstraněním nadbytečné dopravy ve prospěch obyvatelnosti území a kvality veřejných prostorů. V oblasti ulice Veverčí a Minské toho může být dosaženo pouze rozložením cílové a zdrojové dopravy do více koridorů a zde je jedinou nabídkou zajištění průjezdnosti ul. Žižkovy i za cenu vnesení části této dopravy do jejich dnes zalepených úseků. Extrémní zátěž z nárůstu dopravy se v území nepředpokládá. Omezení průjezdnosti lze řešit vhodnou organizací dopravy, která ovšem není předmětem územního plánu.

Koridor veřejné obsluhy v území při ul. Žižkova bude řešen dle výchozí var. II pro zpracování návrhu ÚP.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**363P**

**Připomínka – požadavek na zachování supermarketu Albert na ul Veverí, v místě zbouraných vojenských skladů umožnit výstavbu menších obchodů, nedovolit stavět mrakodrapy, parkovací domy a úřady.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Požadavek je nad podrobnost zpracování územního plánu.

Pro rozvojovou lokalitu V-1 Pekárenská – Veverí bude sledováno řešení dle výchozí var. II pro zpracování návrhu ÚP, kde je vymezena plocha přestavby smíšená obytná C/k4/g a toto funkční využití je kontinuální s platným ÚPmB. Toto vymezení dle níže uvedeného regulativu předpokládá využití pro bydlení v kombinaci s občanskou vybaveností. Podmínky pro využití ploch smíšených obytných (kap.6.2.3). Základní podmínky využití území jsou následující:

***Přípustné je využití pro bydlení, občanské vybavení (maloobchod do 1 500 m<sup>2</sup> prodejní plochy), služby a nerušící výrobu, zařízení technické a dopravní infrastruktury tak, že se vzájemně negativně neovlivňují. Plocha není monofunkční pro kterékoli uvedené využití.***

***Podmíněně přípustné je využití pro maloobchod do 5 000 m<sup>2</sup> prodejní plochy v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je slučitelné s bydlením a jeho rozsah je menší než 50 % plochy, a které svým provozováním a technickým zařízením nenarušuje užívání staveb a zařízení v území, nesnižuje kvalitu prostředí a činnosti s ním spojené a svým charakterem a kapacitou nezvyšuje dopravní zátěž v území.***

***Nepřípustné je využití pro areály, pro které se vymezují plochy občanského vybavení X (nákupní a zábavní centra a zvláštní areály) nebo takové funkční využití, které snižuje kvalitu obytného prostředí.***

**Zastoupení zeleně v plochách smíšených obytných**

*Minimální plošné zastoupení zeleně na terénu v zastavitelných plochách a plochách přestavby je stanoveno v rozsahu 30 % pro celou plochu a zároveň pro jednotlivý pozemek. Takto stanovené minimální plošné zastoupení zeleně na terénu je v odůvodněných případech možné snížit, pokud je přiměřeně kompenzováno na okolních veřejných prostranstvích.*

**Specifikace způsobu využití ploch smíšených obytných**

*Plochy smíšené obytné, jejichž součástí jsou stávající parkoviště pro veřejnost, která je vhodné zachovat, jsou v grafické části označeny za kódem funkce přidaným písmenem, které určuje tuto jeho specifikaci:*

*-/-/g zachování počtu stávajících parkovacích míst pro veřejnost*

Nastavená výšková úroveň 4 a plošné uspořádání kompaktní zástavby plně reflektuje charakter okolní zástavby.

**Část připomínky je zohledněna, a to v požadavku na možnost výstavby obchodů vymezením plochy smíšené obytné a nepřipuštěním výstavby výškových staveb tím, že je stanovena výšková úroveň 4 (9 – 22 m); ve zbývajících částech připomínky zohlednit nelze.**

**397P BNSD,** 

**Připomínka - požadavek na vymezení ploch pro parkování pod památkově chráněným přístřeškem na bývalém autobusovém nádraží na ulici Benešově.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V prostorách hradebního okruhu při ulici Benešova jsou vymezeny v základní ploše městské zeleně Z tři plochy pro podzemní parkovací stání v MPR, které nabídnou dostatečnou kapacitu parkovacích stání jak pro obyvatele tak pro návštěvníky centra. Jedná se o jednu z prioritních lokalit Benešova – Koliště k umístění parkovacích objektů pro obsluhu centra, která je v pořizovaném ÚP sledována. Vzhledem k plánované kapacitě parkovacích míst není rozšíření jedné z ploch pod památkově chráněný objekt bývalého autobusového nádraží Grand nezbytné a tím je dostatečně garantována ochrana této památky. Území MPR je v současné době řešeno v podrobnější dokumentaci - RP MPR, ze kterého vyplývají i podrobnější regulace pro stavbu podzemních i nadzemních parkovacích objektů v MPR.

***Připomínku nelze zohlednit.***

**585P Moravské zemské muzeum**

**Požaduje změnu zařazení pozemku p.č. 1400/1 v k.ú. Veverí vedené jako veřejné prostranství, tak, aby bylo možné na pozemku realizovat záměr výstavby Muzea L. Janáčka.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Pozemek p.č. 1400/1 v k.ú. Veverí je součástí využívaného parkově upraveného veřejného prostranství včetně ploch zeleně. Tento stav je potvrzen ve všech variantách konceptu, kde je součástí plochy veřejné obsluhy území navazující na plochy s již poměrně hustou zástavbou. Dle vyhl. 15/2007 SMB je pozemek také zařazen do seznamu ploch nejvýznamnější zeleně a je tedy žádoucí tento stav i do budoucna zachovat.

***Připomínku nelze zapracovat.***

<b>MČ BRNO-TUŘANY</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>51 P</b>	<a href="#">0073309_11</a>	VD, DD, DK, JP, JŠ	
<b>243 P</b>	<a href="#">0089948_11</a>	AF	
<b>258 P</b>	<a href="#">0095840_11</a>	ZK, AK	
<b>332 P</b>	<a href="#">0106385_11</a>	JT	
<b>347 P</b>	<a href="#">0097482_11</a>	LŠ	
<b>374 P</b>	<a href="#">0106356_11</a>	RK, JK, JK, EK	
<b>375 P</b>	<a href="#">0106366_11</a>	JP, BP, RA, LA	
<b>376 P</b>	<a href="#">0106217_11</a>	AGRO Brno –Tuřany, a.s., PS	
<b>378 P</b>	<a href="#">0105380_11</a>	IH	
<b>390 P</b>	<a href="#">0105379_11</a>	DH	

**51P****Připomínka proti rozsáhlé výstavbě průmyslové zóny Tuřan zejména ve var.I.**

Předpokládáme, že se námitka týká návrhu rozvoje v oblasti Tuřan zahrnující zastavitelné plochy pro výrobu a skladování P.

Navrhovaný rozvoj výrobních ploch na území města ve variantách Konceptu ÚPmB vychází ze Zadání – viz požadavky na řešení v kap. 11.2.1., kde je požadováno prověřit rozsah rozvojových průmyslových zón řešených v jihovýchodním sektoru města.

Tento rozvoj ploch je v k.ú. Tuřany řešen variantně, kde největší rozsah ploch je ve var. I, která zahrnuje rozvojovou lokalitu Tu – 1 nadměstského významu svým rozsahem a polohou. Při vypořádání námitek a připomínek se vychází obecně z varianty II konceptu s tím, že tam kde je odlišný požadavek na dopracování návrhu oproti variantě II jsou navrhovány pokyny pro dopracování. Varianta II zahrnuje rozvojovou lokalitu Tu-1 v souladu v té době vydanými Zásadami územního rozvoje JM kraje (ZÚR JMK 2011), kde je vymezena rezerva pro smíšené plochy výroby nadmístního významu. Současně platné ZÚR JMK 2016 v předmětném území již nemají tuto rezervu ploch nadmístního významu vymezenou.

Vzhledem k novým skutečnostem dává pořizovatel pokyn v návrhu řešení rozvojových lokalit Tu -1 dle preferované var.II Konceptu, který vychází z níže uvedené dohody o vypořádání stanoviska ze dne 4.4.2011 ke konceptu ÚPmB s dotčeným orgánem (DO) Ministerstvem životního prostředí (MŽP) ČR (červen 2017). V k.ú. Tuřany byl zábor ZPF dohodnutý tak, že Návrh ÚP bude vycházet z var. II. a rozsah ploch pro průmysl bude upraven dle samostatného pokynu pořizovatele takto:

Rozvojová lokalita Tu-1 bude řešena tak, že část návrhových ploch bude dle výchozího podkladu varianty III s redukováním rozvojem převedena do územních rezerv (plocha P-1 v rozsahu var.III).

Námítce proti návrhu rozvojových lokalit Tu-1, Tu-2, Tu-7 nelze tedy bez náhrady vyhovět. V případě, že by i přesto zpracovatel návrhu navrhl zrušit návrhové plochy v lokalitách Tu-1, Tu-7, musí v odůvodnění návrhu doložit splnění níže uvedeného požadavku ze zadání:

Z ekonomického hlediska bude v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování, dále vymezení dlouhodobých územních rezerv v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.

Nelze tedy před zpracováním Návrhu ÚP předjímat, zda bude těchto ploch na celém území města dostatek, když by byla plocha Tu-1 dle tzv. redukované var. III Konceptu ÚP pokynem převedena do územních rezerv. To může být až výsledkem komplexního zhodnocení obsaženého v odůvodnění Návrhu ÚP včetně jeho územně ekonomického hodnocení.

Pro stanovení výběru pořadí z 11 posuzovaných rozvojových lokalit je v rámci odůvodnění Konceptu zpracováno urbanisticko-ekonomické hodnocení pro vzájemné porovnání v několika základních rovinách tak, aby bylo možné vyhodnotit jejich klady nebo zápory, závislosti a průměrné náklady. Mezi hlavní cíle územně ekonomického hodnocení patří stanovení vazeb rozvojových lokalit na podmiňující investice a přibližná kvantifikace nezbytných investic souvisejících s výstavbou podmiňující infrastruktury, bez níž není realizace navrženého rozvoje možná.

Pro dosažení těchto hlavních i dalších cílů byl vytvořen návrh systému jednotného ekonomického hodnocení. Hodnocení provedené v Konceptu ÚP je důležitým podkladem pro zpracování Návrhu ÚP - lokalita Tu-1 vychází ve II. i III. variantě na 4 místě.

V návrhu ÚP bude rozvojová lokalita Tu-1 (plocha P-1 v rozsahu var.III) vymezena pro územní rezervu ploch výroby a skladování P a pozemky uvnitř této rezervy budou nadále

využívány pro zemědělské obhospodařování. Plochy mezi letištěm a JV tangentou jsou ponechány pro plochy zemědělské A s navrhovaným lokálním biocentrem LBC 100 – Šorky a lokálními biokoridory LBK 98, LBK 99 podél Dvorského potoka.

Požadavku na zachování ZPF lze vyhovět pouze částečně a to tak, že v k.ú. Tuřany dojde navrhovaným pokynem pro zpracování Návrhu ÚPmB k podstatné redukci ploch pro výrobu a skladování.

*Námítce lze vyhovět částečně.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojemou lokalitu Tu-1 dle var. II v Návrhu ÚmB řešte tak, že návrhovou plochu východně od navrhovaného obchvatu Tuřan převedte do územních rezerv dle výchozího podkladu varianty III. s redukovaným rozvojem.

V případě zrušení všech návrhových ploch v lokalitě Tu-1 dle var. II je nezbytné ve zpracovaném odůvodnění doložit splnění požadavku: že je z ekonomického hlediska v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování a současně vymezeny dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.



**243P**

**Připomínka – doporučení nenavrhopvat zástavbu na skládkách v Černovicích a Tuřanech. Hrozí problémy při zakládání staveb, vykopání nebezpečných odpadů a porušení těsnicí vrstvy. Toto se týká i území jižně od dálnice D1. Dále neumísťovat stavby do oblasti průrazu artéských vod v oblasti Komárova a Černovic.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Územní plán vymezuje plochy se stanovením hlavního, přípustného, podmíněně přípustného a u některých ploch také nepřipustného využití. Umisťování jednotlivých staveb v plochách na území Černovic a Tuřan (jižně od dálnice D1) je nad rámec podrobnosti územního plánu. To bude součástí řešení územních studií US – 060, US – 009 dle var. II konceptu, které je uloženy pro prověření změn využití ploch v předmětném území.

Předmětná připomínka je oprávněná, protože se jedná o území, kde je více samostatných ploch bývalých skládek. Tyto skládky patří dle Územně analytických podkladů města Brna mezi informace o specifických vlastnostech území, které jsou podstatné pro budoucí umisťování staveb ve stavebních plochách.

Na území s vymezením podmínky zpracování US -060 byla v roce 2008 pořízena územní studie (ÚS) Černovická terasa – Ekologický park, která zde řeší variantní využití pro rekreaci v přírodním prostředí. Dle doporučené varianty C mají předmětné plochy sloužit ve zvýšené míře k oddechu, rekreaci a pobytu v přírodě pro vzdělávací aktivity tzv. ekologický park včetně vymezení území pro zábavní centrum. Nezbytnou podmínkou pro navrhované využití je vyřešení staré ekologické zátěže, tj. rekultivace bývalé skládky městského odpadu, zamezení úniku polutantů do podzemních vod a zabránění kontaminace podzemních vod v artéské zvodni. Tato ÚS byla podkladem pro pořízení změny ÚPmB (B49/09-I), která byla zahrnuta celoměstské změny ÚPmB „Aktualizace ÚPmB“, kde návrh využití nebyl projednán z důvodu nesouhlasu Majetkového odboru MMB z pozice majoritního vlastníka pozemků v lokalitě. Předmětná změna byla z „Aktualizace ÚPmB“ s tím, že bude projednána samostatně v orgánech města z hlediska aktuálních podkladů a aktuálních potřeb města zejména. V předmětné lokalitě byla na základě iniciace vedení města na konci 2012 zadána nová prověřovací ÚS a to především z pohledu ekonomického zhodnocení vložených městských financí do dopravní a technické infrastruktury na území BPZ na Černovické terase ve dvou variantách. ÚS Průmyslová (2013) prověřila vymezení dalších zastavitelných ploch podél komunikace ul. Průmyslová na protější straně Brněnské průmyslové zóny na Černovické terase pro umístění aktivit v oblasti výroby, vědy a výzkumu a to včetně návrhu optimálního členění na samostatné funkční celky při zohlednění všech střetů zájmů, problémů v území a limitů využití území. Tato ÚS se stala dalším územně plánovacím podkladem pro nově pořizovanou změnu B2/14-CM (40. soubor změn). Vzhledem k tomu, že se v jednom řešeném území pořizovaly dvě změny využití s rozdílným cílovým využitím, RMB v roce 2016 nepřijala usnesení k záměru této změny. Cílem prověření změny byla změna funkčních ploch pro rozvoj pracovních příležitostí dle závěrů ÚS. V roce 2017 k této změně ÚPmB porada primátora doporučila sledovat var. 2., kde je prověřen návrh rozvoje výroby, vědy a výzkumu současně se záměrem návrhu tzv. „ekologického parku“ dle ÚS „Černovická terasa - ekologický park“, varianty C (2008) v menším rozsahu.

Z výše uvedeného vyplývá, že se předmětné lokalitě při Návrhu ÚPmB bude vycházet z výchozí var.II konceptu a prověří se závěry vyplývající z aktuálnější ÚS Průmyslová (2013) dle var.II.

Dále bude prověřena možnost stanovení plošného uspořádání zástavby „x“ -pozemky bez zástavby v rozsahu oblasti bývalých skládek v navrhovaných zastavitelných plochách. Podkladem pro vymezení oblastí bývalých skládek a oblastí prokázané a možné kontaminace

podzemních vod v Koordinačním výkrese bude aktuální Generel geologie, hydrogeologie a inženýrské geologie města Brna. Současně bude řešena i úprava grafického vyjádření těchto oblastí z důvodu špatné čitelnosti.

V místech označených artéskými vrtů dle Koordinačního výkresu nejsou v konceptu navrhovány nové zastavitelné plochy nad rámec platného ÚPmB.

***Připomínce lze vyhovět v rozsahu prověření stanovení plošného uspořádání zástavby „x“ - pozemky bez zástavby v místech bývalých skládek.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Při Návrhu ÚPmB vycházejte z výchozí var.II konceptu a prověřte závěry vyplývající z ÚS Průmyslová (2013) dle var.II. Současně prověřte možnost stanovení plošného uspořádání zástavby „x“ -pozemky bez zástavby v rozsahu oblasti bývalých skládek v navrhovaných zastavitelných plochách. Při vymezení oblastí bývalých skládek a oblastí prokázané a možné kontaminace podzemních vod v koordinačním výkrese vycházejte z aktuálního Generelu geologie, hydrogeologie a inženýrské geologie města Brna a navrhnete úpravu grafického vyjádření těchto oblastí z důvodu špatné čitelnosti.

**258P****Připomínka k návrhu ploch určených pro výrobu (průmysl) v oblasti Tuřany- Holásky- Chrlice navržených ve všech třech variantách a nelogickému zabírání ZPF.****Stanovisko pořizovatele:**

Při stavu v roce 2012:

Rozvoj pracovních příležitostí na k.ú. Tuřany se soustřeďuje na severní stranu letiště pod dálnicí D1 a do okolí obchvatu Tuřan k silnici II/380 a v Chrlicích kolem ulice Tovární ve vazbě na stávající výrobně skladovací území. V k.ú. Holásky v žádné z var. konceptu nedochází k dalšímu záboru ZPF nad rámec územního rozvoje dle platného ÚPmB. Rozvoj v jihovýchodním sektoru města je v konceptu řešen variantně a je členěn do rozvojových lokalit Tu-1, Tu-7, Tu-10, Ch-1. Lokalitu Tu – 1 dle var. I svým rozsahem a polohou je lokalitou nadměstského významu, ostatní lokality mají vzhledem k umístění a rozsahu celoměstský význam.

Hodnocení SEA poskytlo výsledky, které konstatují, že územní rozvoj v oblasti pracovních příležitostí v kontaktu s letišťem je pro město Brno i region reálný za předpokladu realizace všech podmiňujících investic a vyřešení návaznosti na historickou zástavbu Tuřan. Plochy pracovních příležitostí se v žádné z rozvojových lokalit nedostávají do přímého kontaktu s historickou vesnickou zástavbou ani do kontaktu s nově navrhovanými zastavitelnými plochami pro bydlení. Zástavba pro bydlení je důsledně oddělena zástavbou komerční, lehké výroby a zástavbou smíšenou obytnou s podílem komerčních aktivit, které budou vytvářet vedle zeleně clonu proti šíření negativních vlivů z ploch pracovních příležitostí a dopravy.

Rozvojová lokalita Tu-1 v redukované velikosti dle výchozí var.II byla v době zpracování konceptu v souladu v té době vydanými ZÚR JMK 2011 a byla vymezena jako územní rezerva pro rozvoj pracovních příležitostí a nadále využívána jako ZPF. Rozvojová lokalita Tu- 10 byla svým rozsahem ve všech variantách konceptu v souladu se ZÚR JMK, kde byla vymezena plocha smíšená výrobní.

S ohledem na požadavky Letiště Brno –Tuřany a JMK bude v Návrhu ÚPmB v jihozápadní části rozvojové lokality Tu-10 z důvodu ornitologické ochrany navržené využití pro ZPF. Zastavitelné plochy lehké výroby E/a3 a E/a2 v západní části lokality TU – 10 dle var.II na okraji Brněnských Ivanovic až po dálnici D1 je třeba s ohledem na potřebu vymezení nových ploch pro pracovní příležitosti ponechat.

Vzhledem k novým skutečnostem dává pořizovatel pokyn v Návrhu ÚPmB vycházet při vymezení rozvojových lokalit v jihovýchodním sektoru města z výchozí var. II a návrh řešení lokalit Tu -1, Tu-7 a Tu-2 musí být v souladu s požadavkem MŽP (06/2017- dohoda o vypořádání stanoviska ze dne 4.4.2011 ke konceptu ÚPmB) v tomto rozsahu:

V k.ú. Tuřany byl zábor ZPF dohodnutý tak, že Návrh ÚPmB bude vycházet z var. II. a rozsah ploch pro průmysl bude upraven dle samostatného pokynu pořizovatele. V pokynu pořizovatele budou zohledněny požadavky ze ZÚR JMK 2016 na respektování plochy DG01 pro Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno (součást rozvojové lokality Tu-10) a požadavky vyplývající z vyhodnocených stanovisek DO při zohlednění požadavků vyplývajících ze Zadání.

Rozvojová lokalita Tu-1 bude řešena tak, že část návrhových ploch bude dle výchozího podkladu varianty III. s redukováním rozvojem převedena do územních rezerv (plocha P-1 v rozsahu var.III). Požadavku na zrušení rozvojových lokalit v předmětném území nelze bez náhrady vyhovět. V případě, že by i přesto zpracovatel návrhu navrhl zrušit návrhové plochy v lokalitách Tu-1, Tu-7, Tu-10 mimo rozsah záměrů dle ZÚR JMK, musí v odůvodnění návrhu doložit splnění níže uvedeného požadavku ze zadání:

Z ekonomického hlediska bude v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování, dále vymezení dlouhodobých územních rezerv v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.

Nelze tedy před zpracováním Návrhu ÚP předjímat, zda bude těchto ploch na celém území města dostatek, když by byla plocha Tu-1 dle tzv. redukované var. III Konceptu ÚP pokynem převedena do územních rezerv. To může být až výsledkem komplexního zhodnocení obsaženého v odůvodnění Návrhu ÚP včetně jeho územně ekonomického hodnocení.

Pro stanovení výběru pořadí z 11 posuzovaných rozvojových lokalit je v rámci odůvodnění Konceptu zpracováno urbanisticko-ekonomické hodnocení pro vzájemné porovnání v několika základních rovinách tak, aby bylo možné vyhodnotit jejich klady nebo zápory, závislosti a průměrné náklady. Mezi hlavní cíle územně ekonomického hodnocení patří stanovení vazeb rozvojových lokalit na podmiňující investice a přibližná kvantifikace nezbytných investic souvisejících s výstavbou podmiňující infrastruktury, bez níž není realizace navrženého rozvoje možná.

Pro dosažení těchto hlavních i dalších cílů byl vytvořen návrh systému jednotného ekonomického hodnocení.

Hodnocení provedené v Konceptu ÚP je důležitým podkladem pro zpracování Návrhu ÚP - . lokalita Tu-1 vychází ve II. i III. variantě na 4 místě.

Uvedené připomínky k nelogickému zabírání ZPF v oblasti Tuřany- Holásky-Chrlice pro návrh výroby nelze plně vyhovět. Na základě uvedeného stanoviska lze vyhovět pouze částečně a to tak, že v k.ú. Tuřany dojde k podstatné redukci ploch pro výrobu a skladování.

***Připomínka lze vyhovět částečně.***

#### **Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Tu-1 dle var. II Návrhu ÚmB řešte tak, že návrhovou plochu východně od navrhovaného obchvatu Tuřan převedte do územních rezerv dle výchozího podkladu varianty III. s redukovaným rozvojem.

V případě zrušení všech návrhových ploch v lokalitě Tu-1 dle var.II je nezbytné ve zpracovaném odůvodnění doložit splnění požadavku: že je z ekonomického hlediska v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování a současně vymezeny dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.

**332P** **Připomínka proti prodloužení stávající komunikace z ulice Jubilejní směrem k ulici Rolencova vedené přes Ivanovický potok.****Stanovisko pořizovatele:**

Navržené propojení ulice Jubilejní směrem na jih na novou komunikaci z rozvojové lokality BI-2 s připojením do ulice Rolencově zlepšuje dopravní obsluhu území okolo ulic Kudrnovy, Vyšehradské i Jubilejní a snižuje nadměrnou cirkulaci dopravy v těchto čistě obytných územích. Navržené prodloužení vychází i z platného ÚPmB a respektuje stávající lesík na konci ulice Jubilejní který je ve všech variantách Konceptu ÚPmB zařazen do ploch městské zeleně. Přesné vedení prodloužení komunikace stanoví až dokumentace pro územní řízení, kde bude zajištěn šetrný přístup ke stávající vzrostlé zeleni. Křížení biokoridoru technickou a dopravní infrastrukturou je přípustné.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**347P** **Připomínka proti zvýšenému dopravnímu zatížení vlivem rozšiřování výstavby jižně Ivanovického zámečku v okolí prodloužené ulice Sladovnické.****Stanovisko pořizovatele:**

Dle platného ÚPmB se z rozvojem bydlení a přestavbou celé lokality za zámečkem a fotbalovými hřišti 1.FC Brno počítá. Za účelem zlepšení dopravní obsluhy území a umožnění této výstavby je v území navržena nová komunikace propojující ulici Kaštanovou přes Sladovnickou s ulicí Rolencovou. Tato koncepce je převzata do konceptu ÚP. Nový dopravní koridor včetně zapojení do ulice Jubilejní umožní dopravní vazby do území realizovat z více směrů.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**374P****Připomínka proti zástavbě pro bydlení a komerční vybavenost v lokalitě Tu-4, požadavek na řešení městské zeleně v jižním cípu Tu-4.****Stanovisko pořizovatele:**

Při vypořádání námitek a připomínek se vychází obecně z varianty II konceptu s tím, že tam kde je odlišný požadavek na dopracování návrhu oproti variantě II jsou navrhovány pokyny pro dopracování. I když návrh řešení konceptu dle var. II v k.ú. Tuřany odpovídá požadavku MŽP na zábor ZPF, tak vzhledem k platnému ÚPmB je nutné řešit rozvoj v lokalitě Tu-4 dle var. I, který vychází z platného ÚPmB, ale bez navrhovaného podrobného dopravního členění, jehož řešení bude součástí územní studie, která bude podmínkou pro využití rozvojové lokality místo předepsané podmínky pořízení regulačního plánu RP – 029.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Tu-4 v k.ú. Tuřany a Holásky řešte dle var. I. bez navrhovaného podrobného dopravního členění. Místo navržené povinnosti zpracovat regulační plán, navrhnete podmínku pořízení územní studií, která navrhne optimální dopravní řešení vzhledem ke stávající parcelaci pozemků.

**375P****Připomínka proti zástavbě území dle var.I v lokalitě Tu-4.****Stanovisko pořizovatele:**

Při vypořádání námitek a připomínek se vychází obecně z varianty II konceptu s tím, že tam kde je odlišný požadavek na dopracování návrhu oproti variantě II jsou navrhovány pokyny pro dopracování. I když návrh řešení konceptu dle var. II v k.ú. Tuřany odpovídá požadavku MŽP na zábor ZPF, tak vzhledem k platnému ÚPmB je nutné řešit rozvoj v lokalitě Tu-4 dle var. I, který vychází z platného ÚPmB, ale bez navrhovaného podrobného dopravního členění, jehož řešení bude součástí územní studie, která bude podmínkou pro využití rozvojové lokality místo předepsané podmínky pořízení regulačního plánu RP – 029.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Tu-4 v k.ú. Tuřany a Holásky řešte dle var. I. bez navrhovaného podrobného dopravního členění. Místo navržené povinnosti zpracovat regulační plán, navrhněte podmínku pořízení územní studií, která navrhne optimální dopravní řešení vzhledem ke stávající parcelaci pozemků.



**376P AGRO Brno –Tuřany, a.s., [REDACTED]**  
**Připomínka - preference variant z hlediska obhospodařované půdy**

**Stanovisko pořizovatele:**

Připomínka obsahuje pořadí variant konceptu z hlediska obhospodařované půdy a pozemcích ve vlastnictví AGRA Tuřany a na pronajatých pozemcích od soukromých osob a s ohledem na provozování rostlinné výroby v rámci činnosti podniku.

Jedná o uvedení pořadí zpracovaných variant řešení ( 1. var.III, 2. var. II, 3.var. I) z hlediska preference bez konkrétního požadavku na případnou změnu. Proto z uvedeného podání nevyplývá žádný pokyn pro zpracovatele.

Dle tzv. výchozí varianty II Konceptu ÚPmB se tedy jedná o návrh řešení, které je z pohledu snížení výměry k pěstování kultur na ZPF ještě na únosné mezi.

***Připomínce – preference variant je v návrhu ÚP zohledněna.***

**377P AGRO Brno-Tuřany, a.s.**

**Připomínka k metodice a grafickému zpracování; není zřejmý smysl ploch pro přestavbu a ploch zastavitelných, je vhodné výraznější rozlišení ploch funkčního využití v barevném označení a šrafování tak, aby barvy nesplývaly.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Plochy přestavby a plochy zastavitelné jsou v Hlavním výkrese č. 2.1. vyznačeny shodnou šrafovou. Grafické rozlišení ploch na zastavitelné a plochy přestavby je vymezeno ve výkrese Základního členění území č.1., kde jsou plochy přestavby součástí zastavěného území města vyplývající z výroku textové části kap. 5.2.3. Plochy přestavby.

*„ Plochy přestavby jsou plochy v zastavěném území města, vymezené tímto územním plánem ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Jedná se o území určená pro rozvoj města, s předpokladem změn v účelu využití území případně zásadních změn prostorového uspořádání území, zpravidla probíhajících v jenom časovém úseku. V rámci ploch přestavby může dojít k „přestavbě“ i na plochy „nestavební povahy“. Plochy přestavby bez ohledu na stanovený způsob a účel jejich využití musí respektovat zásadu prostupnosti území a obslužnosti jednotlivých základních ploch veřejnou dopravní a technickou infrastrukturou.*

*V plochách přestavby lze intenzitu využití území měnit, pokud to specifikace prostorového uspořádání umožní a za předpokladu dostatečné kapacity veřejné infrastruktury.*

*Plochy přestavby jsou v Konceptu ÚPmB vymezeny ve výkrese č. 1. Základní členění území.*

Vzhledem k výše uvedenému dává pořizovatel pokyn v návrhu územního plánu při vymezení ploch přestavby ve výkrese č. 1. Základního členění území vycházet z výkladu kap. textové části kap. 5.2.3., kde se uvádí, že plochy přestavby jsou uvnitř zastavěného území města.

***Připomínce se nevyhovuje, grafické členění ploch přestavby a ploch zastavitelných je součástí výkresu č.1. Základní členění území.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte rozsah ploch přestaveb ve výkrese č. 1. Základní členění území dle výroku textové části kap. 5.2.3., kde jsou plochy přestavby součástí zastavěného území města.

**378P****Připomínka:**

- 1. proti vybudování průmyslové zóny v Tuřanech ve všech variantách**
- 2. požadavek na ozelenění území místo zóny, umožnit výstavbu rodinných domů, vybudování lesoparku**

**Ad 1 a 2****Stanovisko pořizovatele:**

Navrhovaný rozvoj výrobních ploch na území města ve variantách vychází ze Zadání – viz požadavky na řešení v kap. 11.2.1., kde je požadováno prověřit rozsah rozvojových průmyslových zón řešených v jihovýchodním sektoru města.

Průmyslová zóna v Tuřanech – rozvojová lokalita Tu – 1 dle var. I je svým rozsahem a polohou lokalitou nadměstského významu. Při vypořádání námitek a připomínek se vychází obecně z varianty II konceptu s tím, že tam kde je odlišný požadavek na dopracování návrhu oproti variantě II jsou navrhovány pokyny pro dopracování. Varianta II zahrnuje rozvojovou lokalitu Tu-1 v rozsahu územní rezervy dle vydaných Zásad územního rozvoje JM kraje (ZÚR JMK 2011) pro smíšené plochy výroby nadmístního významu.

Vzhledem k novým skutečnostem dává pořizovatel pokyn v návrhu řešení rozvojových lokalit Tu -1 dle preferované var.II Konceptu, který vychází z níže uvedené dohody o vypořádání stanoviska ze dne 4.4.2011 ke konceptu ÚPmB s dotčeným orgánem (DO) Ministerstvem životního prostředí (MŽP) ČR (červen 2017). V k.ú. Tuřany byl zábor ZPF dohodnutý tak, že Návrh ÚP bude vycházet z var. II. a rozsah ploch pro průmysl bude upraven dle samostatného pokynu pořizovatele takto:

Rozvojová lokalita Tu-1 bude řešena tak, že část návrhových ploch bude dle výchozího podkladu varianty III s redukováním rozvojem převedena do územních rezerv (plocha P-1 v rozsahu var.III).

Požadavku na možnost výstavby rodinných domů na místo výrobní zóny v okolí letiště nelze vyhovět, protože je to v rozporu s podmínkami vyplývajícími z vyhlášených ochranných pásem letiště- hlukové pásmo. Vybudování lesoparku na území Dvorská je možné v návrhové ploše pro zeleň Z, která je ve všech var. Konceptu navržena severně podél obytného území.

***Připomínce lze vyhovět částečně.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Tu-1 dle var. II v Návrhu ÚmB řešte tak, že návrhovou plochu východně od navrhovaného obchvatu Tuřan převedte do územních rezerv dle výchozího podkladu varianty III s redukováním rozvojem.

V případě zrušení všech návrhových ploch v lokalitě Tu-1 dle var. II je nezbytné ve zpracovaném odůvodnění doložit splnění požadavku: že je z ekonomického hlediska v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování a současně vymezeny dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.

- 3. obchvat Tuřan neřeší průjezd obyvatel Dvorsk, požadavek na jeho odhlučnění**
- 4. k izolaci části Tuřany – Dvorská a jejich zatížení hlukem**
- 5. k jihovýchodní tangentě, která nemá navrženo odhlučnění**

**Ad 3, 4 a 5****Stanovisko pořizovatele:**

Dvorska, jsou městskou částí na jihovýchodním okraji města Brna. Jedná se původně samostatnou obec, která byla v roce 1971 připojena k Brnu od roku 1990 je součástí městské části Brno-Tuřany. Zachovala si charakter malé vesnice s rybníkem na potoce Dunávka potokem zemědělským družstvem a jezdeckým areálem. Po realizaci letiště, které zahájilo svůj provoz v roce 1954 se obec ocitla v jeho bezprostřední blízkosti, část k. ú. Dvorska zasahuje do areálu letiště. Ve všech variantách konceptu je severní část katastru součástí návrhové plochy pro dopravu, která je od stávající obytné zástavby Dvorska dle výchozí var.II konceptu oddělena návrhovou plochou pro rekreaci a pro zeleň v návaznosti na stabilizovanou plochu sportu.

Silnice II/417 zajišťující dopravní spojení Dvorska s centrem města je připojena na obchvat Tuřan a tím je zajištěn odklon dopravy směrem k dálnici D1 a VMO. Mezioblastní vztahy je nutno uskutečňovat po stávajících dopravních koridorech.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj je nedílnou součástí územního plánu, je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, hodnotí všechny složky a vlivy vyplývající z rozvoje města.

Ochrana obytných území Tuřan a Dvorska před hlukem není závislá pouze na realizaci technických opatření přímo u dopravních staveb, které jsou nad podrobnost řešení návrhu územního plánu.

Plochy pracovních příležitostí se v žádné z rozvojových lokalit nedostávají do přímého kontaktu s historickou vesnickou zástavbou těchto dvou sídel ani do kontaktu s nově navrhovanými zastavitelnými plochami pro bydlení. Zástavba pro bydlení je vždy důsledně oddělena zástavbou komerční, lehké výroby a zástavbou smíšenou obytnou s podílem komerčních aktivit, které budou vytvářet vedle zeleně clonu proti šíření negativních vlivů z ploch pracovních příležitostí a dopravy. Stromořadí a protihluková ochrana jsou nedílnou součástí návrhu dopravních staveb základního komunikačního systému – obchvatu Tuřan, jihovýchodní tangenty a budou dle potřeby konkrétně uvedeny i v regulativech k dopravním plochám a plochám veřejné obsluhy území. Poloha nadřazených dopravních systémů včetně JV tangenty musí být v souladu se záměry vydanými v ZÚR JMK 2016.

***Připomínce se nevyhovuje.***

### **Pokyn pro zpracovatele:**

Stromořadí a protihluková ochrana, která je nedílnou součástí návrhu dopravních staveb základního komunikačního systému bude řešena dle potřeby na úrovni návrhu regulativů v plochách dopravních i v plochách veřejné obsluhy území.

**390P****Připomínka:**

- 1. proti vybudování průmyslové zóny v Tuřanech ve všech variantách**
- 2. požadavek na ozelenění území místo zóny, umožnit výstavbu rodinných domů, vybudování lesoparku**
- 3. obchvat Tuřan neřeší průjezd obyvatel Dvorsk, požadavek na jeho odhlučnění**
- 4. k izolaci části Tuřany – Dvorsk a jejich zatížení hlukem**
- 5. k jihovýchodní tangentě, která nemá navrženo odhlučnění**

**Ad 1 a 2****Stanovisko pořizovatele:**

Navrhovaný rozvoj výrobních ploch na území města ve variantách vychází ze Zadání – viz požadavky na řešení v kap. 11.2.1., kde je požadováno prověřit rozsah rozvojových průmyslových zón řešených v jihovýchodním sektoru města.

Průmyslová zóna v Tuřanech – rozvojová lokalita Tu – 1 dle var. I je svým rozsahem a polohou lokalitou nadměstského významu. Při vypořádání námitek a připomínek se vychází obecně z varianty II konceptu s tím, že tam kde je odlišný požadavek na dopracování návrhu oproti variantě II jsou navrhovány pokyny pro dopracování. Varianta II zahrnuje rozvojovou lokalitu Tu-1 v rozsahu územní rezervy dle vydaných Zásad územního rozvoje JM kraje (ZÚR JMK 2011) pro smíšené plochy výroby nadmístního významu.

Vzhledem k novým skutečnostem dává pořizovatel pokyn v návrhu řešení rozvojových lokalit Tu -1 dle preferované var.II Konceptu, který vychází z níže uvedené dohody o vypořádání stanoviska ze dne 4.4.2011 ke konceptu ÚPmB s dotčeným orgánem (DO) Ministerstvem životního prostředí (MŽP) ČR (červen 2017). V k.ú. Tuřany byl zábor ZPF dohodnutý tak, že Návrh ÚP bude vycházet z var. II. a rozsah ploch pro průmysl bude upraven dle samostatného pokynu pořizovatele takto:

Rozvojová lokalita Tu-1 bude řešena tak, že část návrhových ploch bude dle výchozího podkladu varianty III s redukováním rozvojem převedena do územních rezerv (plocha P-1 v rozsahu var.III).

Požadavku na možnost výstavby rodinných domů na místo výrobní zóny v okolí letiště nelze vyhovět, protože je to v rozporu s podmínkami vyplývajícími z vyhlášených ochranných pásem letiště- hlukové pásmo. Vybudování lesoparku na území Dvorsk je možné v návrhové ploše pro zeleň Z, která je ve všech var. Konceptu navržena severně podél obytného území.

***Připomínce lze vyhovět částečně.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Rozvojovou lokalitu Tu-1 dle var. II v Návrhu ÚmB řešte tak, že návrhovou plochu východně od navrhovaného obchvatu Tuřan převedte do územních rezerv dle výchozího podkladu varianty III s redukováním rozvojem.

V případě zrušení všech návrhových ploch v lokalitě Tu-1 dle var. II je nezbytné ve zpracovaném odůvodnění doložit splnění požadavku: že je z ekonomického hlediska v Návrhu ÚP stanovena potřebná nabídka rozvojových lokalit pro rozvoj aktivit v oblasti výroby a skladování a současně vymezeny dlouhodobé územní rezervy v hlavních rozvojových směrech včetně vyznačení směru postupného naplňování s uvedením podmiňujících investic.

- 3. obchvat Tuřan neřeší průjezd obyvatel Dvorsk, požadavek na jeho odhlučnění**
- 4. k izolaci části Tuřany – Dvorsk a jejich zatížení hlukem**
- 5. k jihovýchodní tangentě, která nemá navrženo odhlučnění**

**Ad 3, 4 a 5****Stanovisko pořizovatele:**

Dvorska, jsou městskou částí na jihovýchodním okraji města Brna. Jedná se původně samostatnou obec, která byla v roce 1971 připojena k Brnu od roku 1990 je součástí městské části Brno-Tuřany. Zachovala si charakter malé vesnice s rybníkem na potoce Dunávka potokem zemědělským družstvem a jezdeckým areálem. Po realizaci letiště, které zahájilo svůj provoz v roce 1954 se obec ocitla v jeho bezprostřední blízkosti, část k. ú. Dvorska zasahuje do areálu letiště. Ve všech variantách konceptu je severní část katastru součástí návrhové plochy pro dopravu, která je od stávající obytné zástavby Dvorska dle výchozí var.II konceptu oddělena návrhovou plochou pro rekreaci a pro zeleň v návaznosti na stabilizovanou plochu sportu.

Silnice II/417 zajišťující dopravní spojení Dvorska s centrem města je připojena na obchvat Tuřan a tím je zajištěn odklon dopravy směrem k dálnici D1 a VMO. Mezioblastní vztahy je nutno uskutečňovat po stávajících dopravních koridorech.

Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj je nedílnou součástí územního plánu, je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, hodnotí všechny složky a vlivy vyplývající z rozvoje města.

Ochrana obytných území Tuřan a Dvorska před hlukem není závislá pouze na realizaci technických opatření přímo u dopravních staveb, které jsou nad podrobnost řešení návrhu územního plánu.

Plochy pracovních příležitostí se v žádné z rozvojových lokalit nedostávají do přímého kontaktu s historickou vesnickou zástavbou těchto dvou sídel ani do kontaktu s nově navrhovanými zastavitelnými plochami pro bydlení. Zástavba pro bydlení je vždy důsledně oddělena zástavbou komerční, lehké výroby a zástavbou smíšenou obytnou s podílem komerčních aktivit, které budou vytvářet vedle zeleně clonu proti šíření negativních vlivů z ploch pracovních příležitostí a dopravy. Stromořadí a protihluková ochrana jsou nedílnou součástí návrhu dopravních staveb základního komunikačního systému – obchvatu Tuřan, jihovýchodní tangenty a budou dle potřeby konkrétně uvedeny i v regulativech k dopravním plochám a plochám veřejné obsluhy území. Poloha nadřazených dopravních systémů včetně JV tangenty musí být v souladu se záměry vydanými v ZÚR JMK 2016.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Stromořadí a protihluková ochrana, která je nedílnou součástí návrhu dopravních staveb základního komunikačního systému bude řešena dle potřeby na úrovni návrhu regulativů v plochách dopravních i v plochách veřejné obsluhy území.

<b>MČ BRNO-ŽABOVŘESKY</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>251 P</b>	<a href="#">0086634_11</a>	VZ	
<b>256 P</b>	<a href="#">0089556_11</a>	Občanské sdružení Wilsonův les	
<b>305 P</b>	<a href="#">0099077_11</a>	ADAM architects, s.r.o.	
<b>307 P</b>	<a href="#">0099168_11</a>	JT	
<b>384 P</b>	<a href="#">0106396_11</a>	LŽ	

**251P**

**Požaduje var. I pro umístění lukostřeleckého areálu na Žabovřeských loukách.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Území Žabovřeských luk je již dlouhodobě územně plánovací dokumentací určeno pro celoměstsky významnou přírodně rekreační oblast. Jedná se o mimořádně cenné přírodní prostředí v nivě řeky Svratky, jehož stavební využití je významně limitováno rozlivovým územím řeky Svratky. Požadavek na umístění lukostřeleckého areálu odpovídá návrhu využití ve variantě I., což respektuje řešení prověřené v urbanistických studiích z let 2003 a 2006.

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Zastavitelné plochy pro sport v k.ú. Žabovřesky (Žabovřeské louky) řešte dle var.I. Pokyn koordinujte se záměrem ze ZÚR JMK (RK 1473, RBC JM10).



**256P Občanské sdružení Wilsonův les****1. Požaduje aktualizaci evidence a převedení do správy Veřejné zeleně****Stanovisko pořizovatele:**

Problematika není předmětem územního plánu. Záležitost zpřesnění evidence je v kompetenci Odboru vodního a lesního hospodářství MMB.

*Připomínce nelze vyhovět.*

**2. Nedoporučuje rozšíření bytové zástavby na úkor Wilsonova lesa (lokality „Zabiják“)****Stanovisko pořizovatele:**

Varianta Konceptu nezohledňuje na p.č. 168 v k.ú. Stránice změnu ÚPmB B4/08-I pro bydlení, schválenou v roce 2011, kterou je nezbytné respektovat.

*Připomínce se nevyhovuje, protože pořízené změny ÚPmB bude nezbytné do Návrhu zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Pozemek p.č. 168 v k.ú. Stránice zařadte do ploch bydlení dle platného ÚPmB a současně řešte ukončení ulice Rezkova dle var.II pro plochu městské zeleně sloužící jako zázemí a vstup do lesoparku Wilsonův les z ul. Rezkovy což odpovídá platnému ÚPmB.

**305P ADAM architects, s.r.o.**

**Požadují funkční využití ploch podél ul. Přívrat, tak aby umožňovalo umístění polyfunkčního objektu a komerční vybavenosti.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platném ÚPmB, na který se žadatel odkazuje, je předmětná plocha vymezena ve větším rozsahu, a to tak, že západním směrem od areálu Rubín a budovy Medispolu je součástí návrhové plochy SO s IPP 1,0. Koncept ve všech variantách na místě této plochy SO navrhuje plochu veřejné obsluhy území.

Doplnit občanskou vybavenost v území stabilizovaného bydlení bylo sledovaným dlouhodobým cílem, který směřoval k do vybavenosti původního sídlištního komplexu v návaznosti na středisko Rubín o služby a zařízení základní občanské vybavenosti, tj. o funkce zajišťující každodenní potřeby obyvatel předmětného území, které jsou zde deficitní.

A proto je žádoucí, aby byla dodržena kontinuita se stávajícím ÚPmB. S ohledem na podrobnost vymezení ploch s rozdílným způsobem využití v konceptu, tj. výměry od 0,5 ha, dává pořizovatel pokyn zahrnout návrhovou plochu SO v rozsahu dle platného ÚPmB do plochy stabilizované komerční vybavenosti W, kde je obecně výstavba možná. Specifikace plochy W/v3 vychází z podkladové tabulky „Tabulka IPP dle kombinací plošného uspořádání a výškové úrovně zástavby“, kde IPP 1,0 v platném ÚPmB odpovídá v konceptu označení „v/3“. Tím bude dodržen základní cíl na doplnění území o funkci občanské vybavenosti v intenzitě odpovídající stávajícímu charakteru území (stávající objekty). Dle kapitoly 4.2.3. Urbanistická koncepce, odstavce Panelová sídliště je uvedeno, že „významné zvyšování intenzity využití území panelových sídlišť se nepředpokládá, specifikace plošného uspořádání zástavby je stanovena jako volná“.

Požadavek na vymezení plochy W/k5 směřuje k jinému cíli, a to k podstatně intenzivnějšímu využití tohoto stabilizovaného území, který nelze potvrdit.

Území, na které má být plocha W rozšířena je z velké části dnes využíváno jako parkoviště pro zákazníky stávajícího centra občanské vybavenosti. Proto je z dopravního hlediska nezbytné, aby funkční plocha W obsahovala také specifikaci funkčního využití -/-/g, tj. zachování počtu stávajících parkovacích míst pro veřejnost.

***Části připomínky se vyhovuje, a to v požadavku na rozšíření funkční plochy W v rozsahu návrhové plochy SO dle platného ÚPmB; ve zbývajících částech se připomínky nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Stabilizovanou plochu W/v3 při ulici Přívrat rozšířte západním směrem v rozsahu, který odpovídá návrhové ploše SO v platném ÚPmB. Doplněte ji o specifikaci funkčního využití -/-/g – zachování počtu stávajících parkovacích míst pro veřejnost, tj. kód upravte na W/v3/g.

**307P**

- 1. K dopravnímu řešení: pokud je výhledově navržena změna kategorie a funkce komunikace, lze to obtížně poznat.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Kategorie a funkční zařazení komunikací zejména u skupiny C – vybrané je skutečně v měřítku 1:10 000 špatně rozeznatelné.

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Upravte grafické vyjádření komunikací funkční skupiny C – vybrané, aby bylo jednoznačně identifikovatelné.

- 2. Preferuje var. I a II s R 43 v bystrcké trase.**

**Stanovisko pořizovatele:**

V platných ZÚR JmK (vydaných nově 3.11.2016) je možné vedení D43 vymezeno variantně koridory územních rezerv. Návrh územního plánu musí tuto skutečnost z nadřazené ÚPD respektovat. Z tohoto důvodu nelze připomínce vyhovět.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte návrh řešení dle platných ZÚR JmK (vydaných 3.11.2016).

- 3. Zadání ÚPmB mělo být odbornou prací a neměla by mít hlavní slovo sdružení se soukromými zájmy.**

**Stanovisko pořizovatele:**

Vzhledem k tomu, že se jedná o připomínku k fázi Zadání a ne ke Konceptu, je připomínka bezpředmětná.

*Připomínce se nevyhovuje.*

**384P** 

**Nesouhlasí s propojením východní a západní části ul. Žižkova s vyústěním do ul. Mučednické pro automobilovou dopravu (zatížení hlukem a emisemi).**

**Stanovisko pořizovatele:**

Koncept vychází ze stávajícího ÚPmB, kde je navržena prostupnost území. Plocha veřejné obsluhy území neznamena jen komunikaci pro průjezd vozidel, ale i pro průchod pěších.

***Připomínce se nevyhovuje.***

<b>MČ BRNO-ŽEBĚTÍN</b>			
<b>OBČANÉ - PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>244 P</b>	0090020_11	SP	
<b>311 P</b>	0099228_11	RP	
<b>312 P</b>	0099232_11	AM	
<b>383 P</b>	0105001_11	KK	

**244P** **Připomínka – proti vybudování sportoviště v lokalitě Zn-8 dle var. II****Stanovisko pořizovatele:**

Trasa dopravní stavby – východní obchvat Žebětína vyžaduje s ohledem na hlukovou zátěž z dopravy vymezit „kontaktní“ plochu, která není určena pro bydlení a naopak bude zajišťovat ochranu ploch pro bydlení. Rozvoj bydlení je v lokalitě Zn-8 zachován v přípustném rozsahu a není možné jej zvětšovat. Deficitní jsou v MČ plochy pro pracovní příležitosti, proto jsou podél obchvatu preferovány plochy pro lehkou výrobu, které tímto mají zajištěnu přímou dopravní obsluhu z vyššího komunikačního systému.

***Připomínku lze zohlednit.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Zn-8 řešte dle var. I pro bydlení a lehkou výrobu..

**311P****Připomínka – požadavek na p.č. 1950/16 a přilehlých pozemcích umístit výchovně vzdělávací zařízení****Stanovisko pořizovatele:**

Výchovně vzdělávací zařízení jsou v plochách C smíšených obytných přípustná.

„*Plochy smíšené obytné – C:*

*Podmínky využití ploch smíšených obytných*

*Hlavní využití není stanoveno.*

*Přípustné je využití pro bydlení, občanské vybavení (maloobchod do 1 500 m<sup>2</sup> prodejní plochy), služby a nerušící výrobu, zařízení technické a dopravní infrastruktury tak, že se vzájemně negativně neovlivňují. Plocha není monofunkční pro kterékoli uvedené využití.*

*Podmíněně přípustné je využití pro maloobchod do 5 000 m<sup>2</sup> prodejní plochy v patrových objektech při současném integrování parkování v objektu a jiné využití, pokud je slučitelné s bydlením a jeho rozsah je menší než 50 % plochy, a které svým provozováním a technickým zařízením nenarušuje užívání staveb a zařízení v území, nesnižuje kvalitu prostředí a činnosti s ním spojené a svým charakterem a kapacitou nezvyšuje dopravní zátěž v území.*

*Nepřípustné je využití pro areály, pro které se vymezují plochy občanského vybavení X (nákupní a zábavní centra a zvláštní areály) nebo takové funkční využití, které snižuje kvalitu obytného prostředí.“*

V sousedství požadovaného území je situována plocha V veřejné vybavenosti jejíž hlavní využití je pro občanské vybavení veřejného charakteru.

***Připomínka je zohledněna.***

**312P****Připomínka – proti vybudování sportoviště v lokalitě Zn-8 dle var. II****Stanovisko pořizovatele:**

Trasa dopravní stavby – východní obchvat Žebětína vyžaduje s ohledem na hlukovou zátěž z dopravy vymezit „kontaktní“ plochu, která není určena pro bydlení a naopak bude zajišťovat ochranu ploch pro bydlení. Rozvoj bydlení je v lokalitě Zn-8 zachován v přípustném rozsahu a není možné jej zvětšovat. Deficitní jsou v MČ plochy pro pracovní příležitosti, proto jsou podél obchvatu preferovány plochy pro lehkou výrobu, které tímto mají zajištěnu přímou dopravní obsluhu z vyššího komunikačního systému.

*Připomínku lze zohlednit.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Zn-8 řešte dle var. I pro bydlení a lehkou výrobu.



**383P****Připomínka proti plochám sportu, lehké výroby a komerční vybavenosti v lokalitě Zn-8.****Stanovisko pořizovatele:**

Lokalita Zn-8 bude řešena dle var. I pro bydlení a lehkou výrobu.

Trasa dopravní stavby – východní obchvat Žebětína vyžaduje s ohledem na hlukovou zátěž z dopravy vymežit „kontaktní“ plochu, která není určena pro bydlení a naopak bude zajišťovat ochranu ploch pro bydlení. Rozvoj bydlení je v lokalitě Zn-8 zachován v přípustném rozsahu a není možné jej zvětšovat. Deficitní jsou v MČ plochy pro pracovní příležitosti, proto jsou podél obchvatu preferovány plochy pro lehkou výrobu, které tímto mají zajištěnu přímou dopravní obsluhu z vyššího komunikačního systému.

***Připomínku nelze zohlednit.***

<b>MČ BRNO-ŽIDENICE</b> <b>OBČANÉ – PŘIPOMÍNKY</b>			
<b>PODÁNÍ</b>		<b>JMÉNO / NÁZEV FIRMY</b>	<b>vyhodnocení shodné s</b>
<b>ID</b>	<b>č.j.</b>		
<b>379 P</b>	0106296_11	JV	
<b>380 P</b>	0105039_11	AT	
<b>381 P</b>	0104989_11	RK	
<b>382 P</b>	0096197_11	JN	
<b>398 P</b>	0096199_11	DT	<b>ID 380 N</b>

**379P****Přípomínka –k návrhu náměstí před Dělnickým domem v k.ú Židenice****Stanovisko pořizovatele:**

V rozvojové lokalitě Zi-3 dle výchozí var. II-území mezi ulicemi Tábořská- Jamborova - Vančurova bude na části ponecháno současné funkční využití území tj. bydlení s maloobchodem a drobnou výrobou, část bude zařazena do návrhové plochy smíšené obytné a část do veřejné obsluhy území. Část stabilizované plochy C zůstane mezi ulicemi Jamborovou a Vančurovou, zbývající část bude zařazena do návrhové plochy C/k3 a východní ukončení lokality jako plocha veřejné obsluhy území.

Hlavním využitím ploch veřejné obsluhy území je zpřístupnění a obsluha přilehlých ploch dopravních a technickou infrastrukturou za současného umožnění průchodu a pobytu obyvatel. Rozsah plochy veřejné obsluhy území je pro danou lokalitu nadhodnocen. Proto část pozemku p.č. 5429 bude přiřazena do navazujících návrhových ploch C/k3 tj. smíšených obytných. Zbývající nezastavěná část pozemku p.č. 5429 a p.č. 5428/4 bude zařazena do ploch veřejné obsluhy území. Plochy veřejné obsluhy území je vhodné rozšířit o pozemek města p. č. 5502 v celém rozsahu.

Je potřeba respektovat odsun stavební čáry v ul. Tábořské.

***Přípomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Území mezi ulicemi Tábořská- Jamborova –Vančurova řešte jako plochy C stabilizované (mezi ulicemi Jamborovou a Vančurovou) a zbývající plochy jako návrhové C/k3 a východní ukončení lokality jako plochy veřejné obsluhy území.

Návrhovou plochu C/k3 rozšířte i na část pozemku p.č. 5429. Zbývající nezastavěnou část pozemku p.č. 5429 a p.č. 5428/4 zařaďte do ploch veřejné obsluhy území- VPS -Xd-611/m.

Hranice rozvojové lokality Zi-3 upravte tak, aby zahrnovala i celý pozemek p.č. 5502 (ve vlastnictví města), o tuto výměru zmenšete návrhovou plochu C/k3. VPS Xd-611/m rozšířte i na celý pozemek p.č. 5502 (včetně parkoviště).

Rozšířte uliční prostor ul. Tábořské (v rozsahu Gajdošova – Jamborova) o cca 3 m na severní stranu.

**Shodné námitky:**

**380P**

**398P**

**Připomínka – požadavek na přestavbu areálu bývalé továrny MEZ na plochu bydlení a občanské vybavenosti**

**Stanovisko pořizovatele:**

V lokalitě Zi-2 Koncept nesleduje využití území pro bydlení ani v jedné variantě, z důvodu blízkosti železnice a hlukového zatížení z ní vyplývající. Platné hygienické předpisy v této lokalitě neumožní vymezit plochy pro bydlení, proto jsou zde navržené plochy lehké výroby.

***Připomínce se nevyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Lokalitu Zi-2 řešte dle var. II a současně zpřesněte územní rezervu - koridor pro železniční dopravu, ŽUB, dle ZÚR JMK, 2016.

**381P****Připomínka – nutno zachovat zámek v areálu bývalé Zbrojovky****Stanovisko pořizovatele:**

Koncept ÚP byl zpracován v roce 2007 ve všech třech variantách navrhoval v lokalitě Ze-5 plochu transformace, která již nebude v novém územním plánu uplatněna. Z toho důvodu bude zpracovatelem navrženo konkrétní funkční využití (skladba ploch s rozdílným způsobem využití), které bude čerpat z aktuálně zpracovaných územně plánovacích či jiných podkladů. Konkrétní funkční využití může zohlednit i významné stavby v území.

***Připomínce se vyhovuje.***

**Pokyn pro zpracovatele:**

Navrhněte v lokalitě Ze-5 konkrétní funkční využití (skladba ploch s rozdílným způsobem využití), které bude čerpat z aktuálně zpracovaných územně plánovacích či jiných podkladů. Návrh funkčního využití koordinujte s vymezenými záměry vyplývajícími ze ZÚR JMK, 2016 – koridorem územní rezervy pro železniční dopravu, ÚSES, protipovodňovými opatřeními.

**382P** **Připomínka – respektovat nezastavěnost východních svahů Bílé hory****Stanovisko pořizovatele:**

Východní svah PP Bílá hora zůstává nezastavěn ve všech variantách, jsou zde navrhovány plochy zeleně městské a krajinné s režimem lokálního biocentra ÚSES (LBC 91 Bílá hora).

*Připomínce se vyhovuje.*

**Pokyn pro zpracovatele:**

Respektujte nestavební plochy městské a krajinné zeleně s ochranným režimem ÚSES (LBC 91 Bílá hora) na východním svahu PP Bílá hora.