

Z9/17. zasedání Zastupitelstva města Brna
konané dne 14.5.2024

Informativní zpráva o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. 4. 2024

Anotace

Pravidelně předkládaný materiál obsahující informace o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů z předchozího zasedání ZMB, vytvořený z podkladů poskytnutých příslušnými zpracovateli.

Návrh usnesení

Zastupitelstvo města Brna

1. bez usnesení

Podpis zpracovatele pro archivaci

Zpracovatel

Elektronicky podepsáno

**Ing. Oliver Pospíšil MPA, vz. JUDr.
Rostislav Obrlík**

tajemník - Vedení MMB

7.5.2024 v 08:29

Garance správnosti, zákonnosti materiálu

Spolupodepisovatel

Elektronicky podepsáno

JUDr. Rostislav Obrlík

vedoucí úseku - Úsek tajemníka

6.5.2024 v 15:55

Obsah materiálu

Návrh usnesení	1 - 1
Obsah materiálu	2 - 2
Příloha (Zprava-obcane-16.pdf)	3 - 14

Informativní zpráva

o vyřízení dotazů, připomínek a podnětů občanů ze zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z9/16 konaného dne 9. dubna 2024

Jiří Kirchner:

Jmenuji se Kirchner a opět zde stojím, protože se neděje nic ohledně majetkoprávního vypořádání mých pozemků pro obchvat Tuřan. Od května loňského roku na Majetkovém odboru leží podání s mým návrhem, tento návrh jsem letos v únoru poupravil, ve kterém akceptuji, podotýkám, akceptuji Váš znalecký posudek, pana Žáčka, který říká, že cena mé orné půdy je 3.200 Kč, pod obchvatem, zbylé orné půdy je 425 Kč, pod obchvatem, a cena Vaší orné půdy v Holáskách, kterou bych já chtěl od Vás vykoupit, je 6.000 Kč/m². Já s touto cenou souhlasím. A Vy stejnak s tím máte problém. Tak mně řekněte, když už teda Vy nesouhlasíte se svým vlastním posudkem, jak teda chcete, když tvrdíte, že obchvat Tuřan je Vaše priorita, jak teda chcete dojít k nějaké dohodě? Já tomu teda nerozumím. Ten, ten návrh je tady vlastně od května loňského roku, máme duben, dobře, přišlo tam nějaké, nějaká moje úprava, protože se chci domluvit. Já s panem Žáčkem a jeho posudkem taky nesouhlasím. Nesouhlasím s tím. Protože prostě není zohledněno to, že vlastně polovina mého pozemku je zahrada. Která má úplně jinou cenu. Vy dneska zahradu prodáváte, v Tuřanech, za 3.000 Kč/m². A já se tady chci s Vama domluvit, a Vy prostě odmítáte svůj vlastní znaleckej posudek. Máte tady nějaké oddělení ekonomik a realit, který to napadá, ten znalecký posudek, že tam jsou neadekvátní pozemky, vzorky do porovnávací metody použity. To je, prosím Vás, nesmysl. Mám tady Váš posudek od firmy STAVEXIS, na základě kterýho Vy vykupujete pozemky, a ten použil ty stejné vzorky. A už Vám to nevádí, jo? Vaše oddělení ekonomik a realit nějakým způsobem tady řeší výkupy pozemků, nebo já nevím, co řeší vlastně, na Srealitách leží pozemek, pod obchvatem, a furt je tam k dispozici, volně k prodeji. To si může kdokoliv koupit. Tak asi ho nepotřebujete, jo? Jako nerozumím tomu a jsem, příznám se, rozhoř, rozhořčen. Takže bych Vás se chtěl zeptat, jestli se teda chcete dohodnout, tak tady, ať pan starosta Vondra, který souhlasil s tím mým návrhem, na majetkové komisi, tak ať tady předloží, dneska, doplnění programu, ať se to prostě odhlasuje, a máte ode mě klid. Anebo se prostě, ať, ten obchvat si prostě posuňte dál vod Tuřan, v rámci otevření nového územního rozhodnutí, a já si nechám svoje pozemky, udělám si z nich stavební parcely a budu tam prostě stavět. A Vy si postavte obchvat prostě dál. A je to vyřešený. Ale už se k tomu nějak postavte, prosím Vás. Jako je Vás tady tolik, v roce 21 jste v Tuřanech odhlasovali výkup orné půdy za 480 Kč, teďka najednou je rok 24 a cena mého pozemku klesla o polovinu. Nerozumím tomu.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Vás poprosím, jestli byste mohl končit, už jste dvojnásobně ...

Jiří Kirchner:

Děkuju. Takže ano ...

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Vyčerpal limit.

Jiří Kirchner:

Takže já bych Vás chtěl poprosit, jestliže se chcete domluvit, a moje cena pozemku klesla o 50 %, tak ať klesne i cena Vašich pozemků o 50 %. Anebo se prostě, přijměte můj návrh, kterej jsem tady

podal, i tady na místě, a já bych byl rád, abyste se k tomu prostě vyjádřili. A nečekal na to zase rok, prosím.

JUDr. Jiří Oliva, člen Rady města Brna:

Já jenom stručně, stručně na to zareaguju. Já jsem byl přítomen jednání majetkové komise 18. ledna letošního roku, kde se tahle záležitost, jenom tenhle konkrétní bod, se zhruba hodinu, za Vaší přítomnosti, pane Kirchnere, probíral. A tam jste slyšel ten, podle mého názoru, zásadní argument, a to to, že v memorandu mezi městem Brnem a Jihomoravským krajem je bohužel ta záležitost řešena tak, že Jihomoravský kraj, pro který, protože to je investor, pro který město Brno, potažmo BKOM, ty výkupy dělá, takže akceptuje pouze zlomek té ceny, a že tohle je docela problém. A je potřeba to řešit primárně s Jihomoravským krajem, narovnáním toho smluvního vztahu. A Vy, na základě té debaty, Vy jste tam byl a přede všemi přítomnými jste ten svůj návrh stáhl. Je to i v zápise z té komise. Vy jste potom dal ten upravený návrh, ten projednávala komise 21. 3., komise majetková, ta ho stáhla z programu, tam jsem nebyl, ale předpokládám, že to bylo právě proto, že není pořad dořešená ta záležitost s tím Jihomoravským krajem. Nicméně, pokud samozřejmě Vy i přesto tedy trváte na tom, a myslím si, že Vám to bylo docela podrobně vysvětleno panem předsedou majetkové komise na té komisi, tak, i pokud i přesto trváte na tom, aby to prostě projednalo zastupitelstvo, tak klidně to můžeme dát na zastupitelstvo, na příští, to asi úplně není problém. Nemyslím si, že teď, bez materiálu, by někdo pro to byl schopen hlasovat. Ale to je každého věc. Jinak možná ještě doplním jednu, jednu drobnost, jo? Protože ty výkupy dělá, dělá BKOM a my víme, že je potřeba ještě vykoupit 88 pozemků, v celkové rozloze 36 000 m², což je celkem 71 % z celkové plochy určené pro výkup, jo? To znamená, ty výkupy z dřívější, velké části prostě vůbec nejsou udělaný, takže není to o tom, že by ten Váš pozemek byl poslední, který brání vybudování toho obchvatu, jo? Naopak, opak je pravdou, jo? Ale říkám, pokud, pokud jste změnil názor oproti té lednové komisi a trváte na tom, že i přesto, že není pořad ještě formálně ukotvena ta dohoda s krajem, a vím, že ty jednání s krajem probíhají, pan radní Kratochvíl mě informoval, že se to vyvíjí dobrým směrem, ale pokud trváte na tom, že i přesto, že to ještě není formálně uzavřeno, tak aby to bylo předloženo do zastupitelstva, klidně to dáme do květnového zastupitelstva.

Radomír Vondra, starosta městské části Brno-Tuřany:

Protože jsem byl vyzván, tak bych si dovolil reagovat. Ten materiál pana Kirchnera byl z jednání majetkové komise, poslední, stažen, protože posudek města Brna je víc než jak, myslím, 2 roky starý a není aktuální. Takže když jsme se o tom bavili s paní vedoucí, je potřeba ten posudek udělat nový. Já jsem apeloval na to, aby ho dělal soudní znalec, na kterém se shodnou obě dvě strany, aby do budoucna nebylo možno rozporovat ten posudek, který si myslím, že ten hlavní důvod je proto, že není aktuální posudek. Já vím, že už je to dlouhé, že těch posudků byla dlouhá řada, ale v tuhle chvíli ta situace je prostě takto.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Pan Kirchner. Jenom krátce, poprosím.

Jiří Kirchner:

Já bych, děk, děkuju za slovo, já bych chtěl jenom doplnit. Na Jihomoravském kraji jsem byl, Jihomoravský kraj mi řekl, že existuje stále platné memorandum, kde majetkoprávní vypořádání musím řešit s Magistrátem města Brna. Takže prostě řeším to tady, s Vámi, jo? Máte platné memorandum, tak se jim prostě buď řiďte, nebo neřiďte. Co se týče změny územního rozhodnutí, mám potvrzenou informaci z Majetkového odboru, že cena přesného záboru je 498 a, 497,5 m², pod obchvatem, takže tam taky není asi na co čekat, jo? Nevidím v tom důvod, řeším to 15 let.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Pan radní Oliva, reakce.

JUDr. Jiří Oliva, člen Rady města Brna:

Já jenom stručně. To memorandum samozřejmě platné je, ale problém je, že na základě toho memoranda prostě ten kraj neakceptuje ty ceny, za které je potřeba vykupovat.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Tak. Já si myslím, že asi vše podstatné už zaznělo? Nebo máte něco zásadního, jako jiného, než co jste řekl doted'?

Jiří Kirchner:

Ano.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Ano. V souladu s jednacím řádem je, že můžete mluvit jednou, 2 min. Takže už jste na začátku překročil, takže pokud máte skutečně něco zásadního, tak poprosím velice krátce, poslední, prostě nějaká závěrečná věta.

Jiří Kirchner:

Mám 15, máme 15 znaleckých posudků za těch 15 let. Nikam jsme se nedostali. Já jsem přišel s dohodou. S návrhem dohody. Tak se k tomu, prosím Vás, postavte, protože další znalecký posudek, s kterým by se jedna ze stran, možná aji Vy, sami, s vlastním znaleckým posudkem nebudete souhlasit, jak už se teďka stalo. Takže jako nevím, jako, o co tady de? Buď se chci dohodnout, a dohodneme se, nebo se nechci dohodnout, postavte si obchvat jinde.

Mgr. Jan Sychra, Ph.D., předseda České společnosti ornitologické - Jihomoravské pobočky:

Jmenuji se Jan Sychra, jsem občanem České republiky a mám trvalé bydliště v Brně. Rád bych zde otevřel téma lan, lanovky z Pisárků do kampusu, kterou plánuje vedení města. K tomuto tématu se nás bude ptát více, konkrétně 4 lidé, takže budeme rádi, když na naše dotazy odpovíte až poté. Podle našeho názoru a názoru tisíců lidí, kteří podepsali petici proti tomuto záměru, je tato lanovka nesmyslná, z pohledu dopravního, neudržitelná, z pohledu ekonomického, a katastrofická, z pohledu negativních dopadů na životní prostředí. Z těchto důvodů bychom se Vás rádi zeptali na tyto dotazy. Zaprvé - jak je možné, že město utratilo již několik milionů korun za přípravu projektu, pro který neexistuje žádná studie proveditelnosti, která by mimo jiné dokazovala, že je lanovka nejlepším řešením dopravní situace v lokalitě, nebo spočítala její ekonomickou udržitelnost? Kdy plánujete zpracovat studii proveditelnosti? Zadruhé - z jakých konkrétních zdrojů chce město výstavbu lanovky platit? Je z tohoto zdroje běžně podporována výstavba lanovek? I u evropských dotací je nutná spoluúčasť města. Jak velká by tato spoluúčasť byla? Jaké finanční prostředky by na tuto část nákladů byly využity? Hradilo by je město, na úkor jejich dopravních investic? Nebo by si muselo vzít další půjčku? Je zodpovědné půjčovat si další peníze, když je už nyní plánováno rekordní zadlužení města až do roku 2028? Zatřetí - z jakých zdrojů chce město platit údržbu lanovky? V jiných městech, v České republice, kde existují lanovky, je známo, že si na sebe nevydělají a jejich údržbu musí města každoročně draze dotovat. Pokud by byla lanovka součástí MHD, bude dotována zdražováním jízdného MHD? Začtvrté - jak je možné, že město plánuje stavbu lanovky, která má stát mimo jiné na pozemcích člověka, jehož firma zpracovávala projektovou dokumentaci k lanovce, a který byl štědrým dárcem brněnského

hnutí ANO v době, kdy město, pod vedením ANO, schválilo usnesení, dle něhož je stavba lanovky do kampusu součástí strategického plánu města? Zapáté - jak je vůbec možné, že město předkládá investiční projekt a žádá o stavební povolení, a přitom nemá vyřešené vlastnické vztahy pozemků, na kterých má stavba stát? Je to normální postup? Jak se s tímto město následně vypořádá? Je v plánu pozemky jiných vlastníků odkoupit, a z jakých zdrojů, nebo je smění, a za jaké pozemky? Nebo se situace bude řešit smlouvou o pronájmu? A v tom případě, kolik to město ročně bude stát? Může začít stavba lanovky na cizím pozemku?

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

1. Jak je možné, že město utratilo již několik milionů korun za přípravu projektu, pro který neexistuje žádná studie proveditelnosti, která by mimo jiné dokazovala, že je lanovka nejlepším řešením dopravní situace v lokalitě, nebo spočítala její ekonomickou udržitelnost?

Základní parametry byly zhodnoceny již při prvotní studii. Výstavba i provoz lanové dráhy je výrazně levnější a ekologičtější než ostatní druhy přepravy. Pro zpracování podrobné ekonomické analýzy je třeba znát vstupní hodnoty realizace výstavby a ty jsou vždy výstupem až projektové dokumentace.

2. Kdy plánujete zpracovat studii proveditelnosti?

V rámci přípravy žádosti o dotaci z fondů EU nebo národních zdrojů.

3. Z jakých konkrétních zdrojů chce město výstavbu lanovky platit? Je z toho zdroje běžně podporována výstavba lanovek? Jak velká by byla spoluúčást města? Jaké finanční prostředky by na tuto část nákladů byly využity? Hradilo by je město na úkor jiných investic, nebo by si muselo vzít další půjčku (je zodpovědné půjčovat si další peníze, když je už nyní plánováno rekordní zadlužení města až do roku 2028)?

DPMB se bude ucházet o dotace z některého operačního programu případně jiných dotačních titulů, jak evropských, tak národních. Spoluúčást při tomto způsobu financování by neměla překročit 30 %. Vzhledem k poměrně velké eskalaci záměru budovat lanovky jako součást systému veřejné dopravy v sousedním Německu je předpoklad zařazení tohoto typu infrastruktury mezi dnes běžně podporované aktivity v rámci dotačních programů EU. Zároveň diskutujeme možnost zapojení privátních zdrojů do této investice.

4. Z jakých zdrojů chce město platit údržbu lanovky? Pokud by byla LD součástí MHD, bude dotována zdražováním jízdného MHD?

Provoz lanovky je výrazně levnější než kterýkoliv z nyní provozovaných druhů MHD. Provozní výdaje by tak byly součástí výdajů zahrnutých do výpočtu kompenzační platby.

5. LD má stát na pozemcích člověka, jehož firma zpracovávala PD k lanovce a který byl štedrým dárcem brněnského hnutí ANO v době, kdy město, pod vedením ANO, schválilo usnesení, dle něhož je stavba LD součástí strategického plánu města.

Představa, že se lanovka účelově staví na něčí pozemek, je dosti mylná. Trasa lanovky je poměrně jednoznačně technologicky daná a nelze ji různě ohýbat a upravovat, jako např. jinou pozemní komunikaci. Dané osobě patří velká část pozemků v oblasti kampusu MU. Spoustu pozemků ve městě Brně získaly soukromé osoby a v rámci staveb se jim ne vždy lze vyhnout. Trasa lanovky

musela respektovat technickou studii, kterou vypracovala společnost PK OSSENDORF, která vlastnímu projektu předcházela.

6. Vlastnické vztahy k pozemkům, na kterých má stavba stát - je v plánu pozemky jiných vlastníků odkoupit, a z jakých zdrojů? Nebo je město smění - a za jaké pozemky? Nebo se bude řešit smlouvou o pronájmu - kolik to město bude ročně stát? Může začít stavba LD na cizím pozemku?

Stavba má právoplatné stavební povolení. To znamená, že všichni vlastníci dotčených pozemků s výstavbou souhlasili. Způsob vypořádání se bude řešit až v okamžiku stanovení reálného termínu vlastní realizace.

Mgr. Johana Drlíková:

Já jsem Johana Drlíková, bydlím v Brně a mám zde trvalé bydliště. Navážu na pana Sychru. Další otázky jsou: zaprvé - jaký je dopravní účel lanovky za 1.000.000.000, když trasu, kterou má jet, cca 8 min., jede trolejbus, podle jízdního řádu, minut 9? K tomu by lanovka neměla fungovat za špatného počasí, například při silném větru, nebo námraze. Zadruhé - jaký je dopravní účel lanovky, když jsou plánovány kabinky po 8 lidech, a jedním z argumentů pro její vybudování je urychlení dopravy pro tisíce návštěvníků budované multifunkční haly? Zatřetí - většina cestujících do Univerzitního kampusu či Fakultní nemocnice přijíždí z výrazně širšího okolí než jen z Pisárek. Není možné říct, že by počet cestujících, přijíždějících linkami 25 a 26, kteří by nově mohli využít lanovku, výrazně převyšoval počty cestujících z ostatních směrů. Pro obyvatele kterých oblastí by se měla zlepšit dopravní obslužnost? Začtvrté - jak by mohla lanovka pomoci snížit emise, jak město argumentuje, když trolejbusy, a z druhé strany tramvaje, jezdí rovněž na elektřinu? Z jakých dat a výpočtů město při tomto tvrzení konkrétně vychází? Je bráno v potaz, že při využití bateriových trolejbusů by mohla být bezemisní i expresní linka tunelem? Zapáté - jak by lanovka mohla odlehčit automobilovou dopravu v oblasti, když u kampusu neexistují parkoviště, která by byla zho, schopna pojmout více jak stovky aut, a přitom jsou v budované mun, multifunkční hale plánovány akce pro tisíce lidí? K tomu se buduje velké parkoviště přímo u haly. Takže město svým přístupem automobilovou dopravu v oblasti ještě zhorší.

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

1. Jaký je dopravní účel lanovky za 1.000.000.000 Kč, když trasu, kterou má jet cca 8 min., jede trolejbus, podle jízdního řádu, 9 min.?

Jízdní doba lanovky je garantovaná, zatímco trolejbusu pouze teoretická. Vzhledem k nárůstu IAD a kapacitní vyčerpanosti ulice Rybnické a křižovatek s ulicemi Veslařskou a Antonína Procházky je předpoklad dalšího zpomalování dopravy pohybující se ve sdíleném dopravním prostoru. Lanovka na druhé straně nijak neovlivňuje ostatní dopravu, zatímco trolejbus ji v kopcovitém terénu významně brzdí.

2. Jaký je dopravní účel LD, když jsou plánovány kabinky po 8 lidech, a jedním z argumentů pro její vybudování je urychlení dopravy pro tisíce návštěvníků budované multifunkční haly?

Lanovka není jediným dopravním systémem, ale jen doplněním a alternativou. Vzhledem k faktu, že každých cca 14 vteřin odjede a odveze 8 osob, tak plně pokryje standardní příchod cestujících na běžnou zastávku.

3. Pro obyvatele kterých oblastí by se měla zlepšit dopravní obslužnost?

Pro všechny, kteří se budou chtít bezkolizně přepravit mezi zastávkami lanové dráhy.

4. Jak by mohla LD pomoci snížit emise, když trolejbusy a tramvaje jezdí rovněž na elektřinu? Z jakých dat a výpočtů město konkrétně vychází? Je bráno v potaz, že při využití bateriových trolejbusů by mohla být bezemisní i expresní linka tunelem?

Spotřeba lanovky dle technických parametrů obdobných drah je třetinová ve vztahu k objemu přepravní kapacity. Současně lanovka nijak neovlivňuje provoz na komunikacích a nezvyšuje tak jejich přepravní zátěž a nezpomaluje další vozidla, která jsou dalším zdrojem lokálních emisí.

Pro přepravu o stejné kapacitě by bylo třeba minimálně 28 parciálních trolejbusů. Trolejbus jedoucí v tunelu by byl poměrně významnou překážkou zpomalující provoz na trase, která má sloužit jako rychlá páteřní trasa pro ostatní dopravu a po dobudování VMO odvést co nejrychleji dopravu směrem na D1.

5. Jak by mohla LD odlehčit automobilovou dopravu v oblasti, když u kampusu neexistují parkoviště, která by byla schopna pojmout více jak stovky aut, a přitom jsou v budované multifunkční hale plánovány akce pro tisíce lidí?

V oblasti kampusu se stejně, jako se plánuje lanovka, plánuje výstavba parkovacích domů. Znovu je třeba zdůraznit, že se u VHD nikdy nejedná o absolutní náhradu, ale o alternativu, která ostatním druhům dopravy odlehčuje a snižuje tak celkovou dopravní zátěž příslušných oblastí. BKOM je aktuálně ve finální části přípravy PD Kampus s kapacitou cca 600 aut, jehož realizace by měla začít v 1.Q roku 2025.

David Kroupa:

Jmenuju se David Kroupa, jsem občanem Brna a taky mám pár otázek, na stejné téma. Kde přesně a kolik parkovišť je v plánu stavět v návaznosti na lanovku? Jakou mají mít jednotlivá parkoviště kapacitu? V jaké fázi se výstavba parkovišť nachází? Jsou už v územním plánu? Je na ně vydáno stavební povolení? Jaký je rozpočet na výstavbu parkovišť? Z jakých zdrojů se budou financovat? Zadruhé - proč budovat lanovku, která je velmi drahá a má negativní vliv na životní prostředí, místo podpory stávajících dopravních spojů? Například speciálním pruhem pro trolejbusy či posílením dopravy. Například přes Pisárecký tunel, v době konání velkých akcí v multifunkční hale. Jaké byly finanční náklady na srovnatelné posílení trolejbusové dopravy? Jaká by při velkých akcích byla výhoda lanovky oproti posílené autobusové dopravě? Zatřetí - má lanovka být turistickou atrakcí? Potřebuje Brno takovou drahou, a zbytečnou, turistickou atrakci na úkor kvality životního prostředí? Jaký má smysl lanovka, která překonává převýšení jen cca 70 m a ze 4/5 trasy jede nad rovinou? Existuje srovnatelný projekt, kdekoli, v okolních zemích, kde by, který by byl finančně výhodný? Začtvrté - je v pořádku tvrdit, že proběhlo řádné posouzení vlivu lanovky na životní prostředí a že získané stavební povolení je v souladu s legislativou, která je rozhodnutí, když je rozhodnutí Jihomoravského kraje, že záměr nebude posuzován podle zákona o ochraně přírody a krajiny, založeno na biologickém hodnocení, které v lokalitě nezjistilo výskyt tisíců jedinců zvlášť chráněných ptáků? I přes povolení, jejich výskyt na lokalitě v trase lanovky doložen. A trvá. Jak konkrétně bude město toto trestuhodné opomenutí řešit? Zapáté - je v pořádku nezabývat se vlivem výstavby a provozu lanovky na jedné z přírodně nejhodnotnějších lesních lokalit v Brně? Na 30 přítomných, zvláště chráněných druhů ptáků, a ne, a na největší, a poslední velké zimní nocoviště havranů a kavek? Když má lanovka přetnout důležitý biokoridor tvořený řekou Svratkou?

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

1. Kde přesně a kolik parkovišť je v plánu stavět v návaznosti na LD (a další otázky související s parkováním)?

Dotaz nesměruje na DPMB, a.s., a dopravní obslužnost MHD v dotčené lokalitě. Nutno konzultovat se společností Brněnské komunikace a.s. V současnosti probíhá v rámci VMO Bauerova výstavba parkovacích ploch v objemu stovek míst v okolí výstaviště, budoucí multifunkční haly a Riviéry. BKOM je aktuálně ve finální části přípravy PD Kampus s kapacitou cca 600 aut, jehož realizace by měla začít v 1.Q roku 2025. V přípravě je také PD na místě stávajícího parkoviště u FN Bohunice.

2. Proč budovat LD, která je velmi drahá a má negativní vliv na životní prostředí, místo podpory stávajících dopravních spojů (např. speciálním pruhem pro trolejbusy či posílením dopravy přes Pisárecký tunel v době konání akcí v multifunkční hale)? Jaké by byly náklady na srovnatelné posílení trolejbusové dopravy? Jaká by při velkých akcích byla výhoda LD oproti posílené autobusové dopravě?

Tato tvrzení se nezakládají na pravdě. Výstavba i provoz lanové dráhy je výrazně levnější a ekologičtější než ostatní druhy přepravy. U výstavby až 3x levnější než výstavba tramvajových tratí, a to bez započtení ceny tramvaj, které jsou pro provoz také třeba. Spotřeba lanovky na přepravenou osobu je o cca 10 % nižší než u tramvajové dopravy.

3. Má být LD turistickou atrakcí? Potřebuje Brno atrakci na úkor kvality životního prostředí? Jaký má LD smysl při minimálním převýšení? Existuje srovnatelný projekt - kdekoli v okolních zemích - kde by byl finančně výhodný?

Nejedná se o atrakce. Atraktivita je jedním z benefitů lanovky. Např. německé ministerstvo dopravy má již od roku 2022 zpracovanou příručku pro výstavbu lanových drah jako významný doplněk systému veřejné dopravy a lanovky postupně připravuje nejen v kopcovitých oblastech, ale i jako souběh s přetíženými komunikacemi.

4. I přes rozhodnutí Jihomoravského kraje, že záměr LD nebude posuzován z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA), se v lokalitě vyskytují tisíce jedinců zvláště chráněných ptáků. Jak bude město toto trestuhodné opomenutí řešit?

Negativní vliv lanovky na ptáky je jen teoretické tvrzení. Lanovky se běžně staví v chráněných oblastech. V případě ucházení se o jakoukoliv dotaci z fondů EU bude vliv na životní prostředí opakovaně velmi podrobně posuzován a budou vždy porovnávány nejen případná negativa, ale i pozitiva.

5. Je v pořádku nezabývat se vlivem výstavby a provozu LD na jedné z přírodně nejhodnotnějších lesních lokalit v Brně?

DPMB se zabýval dostatečně. Z dosavadních závěrů legislativně příslušných institucí žádný mimořádný negativní vliv na životní prostředí lanovka mít nebude.

Jakub Hrouda:

Moje jméno je Jakub Hrouda, jsem občanem České republiky, mám trvalý pobyt v Brně a zakončím tuto sérii posledními 5 otázkami. Zaprvé - nemělo by si město vážit unikátních přírodních fenoménů, které se na jeho území vyskytují? Nemělo by se o ně spíše citlivě pečovat, namísto jejich likvidace a následného složitého a drahého budování umělých a drahých opatření pro vrácení přírody

do měst, které lze v blízké budoucnosti, v souvislosti s klimatickou změnou, očekávat? Zadruhé - čím vedení města deklaruje veřejný zájem na budování lanovky, který převyšuje ochranu přírody a životního prostředí vůbec? Jak jsme již dříve zmínili, v oblasti dopravy nedojde k výrazným změnám k lepšímu. Stejně tak bude na projektu město finančně nejspíše spíše trazit než vydělávat. V čem by teda měl prospěch pro veřejnost spočívat? Zatřetí - v neděli, 7. dubna, bylo 27 °C. Proč chce vedení města Brna brát dotace z Evropské unie na výstavbu, a následně platit drahou údržbu lanovky, místo toho, aby přemýšlelo v kontextu doby? Jaké plány města Brna jsou na jeho ochlazení a za, zadržování vody ve městě? A má město dostatek finančních prostředků na tyto plány? Začtvrté - les, který má, přes který má lanovka vést, je vyhledávaným klidovým územím uprostřed rušného města, kde tráví volný čas mnoho jeho obyvatel. Rodiny s dětmi zde chodí na procházky, mnoho lidí sem chodí sportovat. Neobáváte se toho, že provoz lanovky toto atraktivní místo poškodí? V západní Evropě si takových míst ve městech velmi váží. A pečují o ně. A o jejich klidový charakter. A my tady, v Brně, místo toho chceme toto místo úplně zničit lanovkou. No, a zapáté - vůči stavbě lanovky se odvalalo 22 obyvatel, kteří žijí v její těsné blízkosti. A já se proto chci zeptat, jak bude město řešit to, že jim bude lanovka doslova létat za okny a že z kabin lanovky bude přímý výhled do jejich bytů?

Odpověď Ing. Petra Kratochvíla, člena Rady města Brna:

Zasílám Vám vyjádření Dopravního podniku města Brna, a.s., na Vaše dotazy vznesené na jednání Zastupitelstva města Brna dne 9. dubna 2024.

- 1. Nemělo by si město vážít unikátních přírodních fenoménů, které se na jeho území vyskytují?**
Město si jich váží, a proto podporuje dopravní stavby k přírodě nejšetrnější.
- 2. Čím vedení města deklaruje veřejný zájem na budování LD, který převyšuje ochranu přírody a životního prostředí vůbec?**
Není dotaz na DPMB. Lanové dráhy se stávají i v okolních zemích významnou součástí systémů veřejné dopravy jako jedny z nejekologičtějších, a hlavně zcela bezkolizních dopravních prostředků.
- 3. Zadržování vody ve městě a krajině - proč platit LD namísto ochlazování města, má město dostatek peněz na tyto plány?**
Město Brno se velmi zodpovědně zabývá hospodařením s vodou a ve svých strategiích a plánech počítá vždy s dostatečnou alokací finančních prostředků na jednotlivé projekty a opatření.
- 4. Les pod LD jako zóna pro volnočasové aktivity - neobáváte se toho, že provoz LD toto atraktivní místo poškodí?**
Lanová dráha povede nad lesním porostem. Nebude se provádět žádný průsek pro její trasu. Nosné stožáry budou stát v těsné blízkosti současných lesních cest pojižděných i lesní technikou.
- 5. Jak bude město řešit to, že lidem (22 odvolatelů proti rozhodnutí DÚ) bude lanovka doslova létat za okny a že z kabin lanovky bude přímý výhled do jejich bytů?**
Lanovka nebude nijak blíž budovám, než je standardní hustota zástavby ve městě. Výstavba lanovky splňuje veškeré regulativy kladené stavebním zákonem. Námitka byla odvolacím orgánem označena jako nerelevantní.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Já se přiznám, že když mluvil první z Vás, tak jsem měla tendence si ty dotazy značit, abych na ně mohla případně reagovat. Ale vzhledem k tomu množství, jako který, které nakonec bylo, tak, tak jsem

to vzdala a bude Vám odpovězeno písemně, protože v záznamu to je. Tím, že je celý přenos, jak jsem říkala na začátku, zaznamenáván. A obecně jenom, takový prostě, jako kdyby, takové obecné shrnutí. Ano, je to projekt, který vyvolává určitou diskusi, což je, za mě, správně. Protože není to úplně prostě standardní projekt v rámci městské hromadné dopravy, které řešíme obvykle. To znamená třeba obnova vozového parku, toho, jako klasického. Takže, určitě jako vítáme, všichni, diskusi nad tímto tématem. Tak, jak je to v tuto chvíli plánováno, tak ano, skutečně by ta lanovka měla být součástí městské hromadné dopravy. Máme za to, že by to dané lokalitě pomohlo. Byť jsem samozřejmě vnímala všechny ty Vaše výtky na to, odkud, kam povede, a jaké množství cestujících tam je. Na druhou stranu si myslím, že pokud by lanovka byla vybudována, tak kromě toho, že bude plnit tadytuto základní funkci, tak může být do jisté míry i určitou atrakcí. Protože je pravdou, že lanovek ve městě, mo, ve mes, ve městech moc nebývá, nicméně můžete je v různých evropských městech najít, a jsou využívány. Co se týče Vašich obav o to, že bude ta lokalita znehodnocena, tak jenom obecně se k tomu vyjádřím, ne do podrobností. Ale většina z nás pravděpodobně lanovky využívá v různých přírodních oblastech, ať už v létě, či v zimě, a nemyslím si, že by dané oblasti byly těmi danými lanovkami jakkoliv narušeny. Co se týče financování, v tuto chvíli ještě nemáme jasně dané, z jakých zdrojů by financování bylo. Na tom se bude intenzivně pracovat v případě, že skutečně dojde k tomu finálnímu kroku, to znamená započítí výstavby. Na druhou stranu, co se týče i těch investičních peněz, i pak těch, které by se vynakládaly na provoz a údržbu, tak vzhledem k množství financí, které poskytujeme z rozpočtu města Brna Dopravnímu podniku, tak by to neměla být nějaká jako zásadní zátěž. Teď myslím zejména ty náklady spojené s údržbou. A co se týče nějakých těch majetkoprávních vypořádání, tak to taky k tomu bude přistoupeno z úrovně Dopravního podniku, ve chvíli, kdy skutečně ten projekt by měl být realizován. V tuto chvíli to nebylo na pořadu dne, protože ten projekt byl připravován, nicméně dokud nebylo stavební povolení, tak nebylo úplně důvodné řešit majetkoprávní vypořádání. A těch vlastníků v té lokalitě je větší množství. Takže to asi tak z toho obecného úvodu, když se tady dívám, co jsem si udělala za nějaké poznámky, nicméně takhle, aspoň obecně. A poprosím pana radního a Kratochvíla, aby mě doplnil.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Já jsem taky občan Brna a v podstatě bych se chtěl vyjádřit vlastně k tomuto skandálnímu projektu, dalšímu, vlastně ve městě Brně, k dalšímu projektu, které Brno nepotřebuje, po multifunkční hale a Baru, který neexistuje. Musím to trochu odlehčit. Protože ten projekt je dlouhodobě, od roku 2014 vlastně se ve městě diskutuje. Ten projekt a ta myšlenka přišla kdysi od pana Onderky, následně ju převzala koalice vedená panem Vokřálem. Tady bych chtěl poděkovat za podporu i Straně zelených, která v tehdejší koalici byla u toho, když se tento záměr 17., 17., pardon, myslím srpna, nebo kdy, odsouhlasil jako záměr. Takže to je jedna politická strana, která je velmi významná, a děkuji za podporu. Následně tento vlastně projekt byl svěřen Dopravnímu podniku. V Dopravním podniku byl tento projekt několikrát projednáván, tady bych chtěl poděkovat Adamovi Zemkovi, za podporu, protože jsme ho 4x projednávali a společně se mnou jsme o tom diskutovali. A na představenstvu sme ho, na představenstvu společnosti Dopravního podniku jsme to měli 3x, vždycky jsme to společně odsouhlasili, takže děkuji i Straně pirátské za podporu. Jediněm, komu nemůžu poděkovat v tuto chvíli, je SPD, omlouvám se, ale třeba k tomu ještě v budoucnu dojde. Co se týče, v podstatě, co se týče, co se týče hlavního argumentu, který jsem v médiích zaslechl, protože se z toho stal skutečně projekt mezinárodního rozsahu a publicity, přesahující už dneska možná hranic Evropy, tak bych chtěl říci, že ten pozemek, dotčený, na té mezizastávce, pana Černého, tak k tomu došlo následujícím způsobem. Dopravní podnik zadal, prosím Vás, technickou studii, která měla definovat zastávky a umístění a trasování lanovky. Tato technická studie byla provedena společností PK OSSENDORF, koukám na pana architekta, nebo Ing. Nováka, který je tady připraven Vám zodpovědět Vaše dotazy. Ten dotaz bude jednoduchý, zdali mohla být tato mezizastávka na jiném pozemku, než je vyprojektován? Na, tato technická studie, prosím Vás, která vlastně byla podkladem pro následné projektování, tak byla vlastně

závazná pro jakéhokoliv architekta nebo kancelář, která by vlastně následně, v druhé fázi, projektoval tuto lanovku. To znamená, pan Černý, nebo kdokoliv, kdo by to vyhrál, by musel respektovat tuto technickou studii. To jenom na vysvětlení. No, a co se týče financování, to paní primátorka sdě, sdělila. My v tuto chvíli skutečně jsme nabyli právní moci, budeme diskutovat o nějaké technické, ekonomické analýze, výhodnosti či nevýhodnosti, a následně uvidíme, zdali opravdu k realizaci dojde. Všem, kteří dneska přišli nepodpořit tu lanovku, je mi to nesmírně líto a chápu, že na všechny projekty ve městě Brně nebude skutečně 100% stejný názor, tomu rozumím, tomu tak bývá, nicméně chtěl bych ještě říci, že ta lanovka byla apoliticky prosazována celou tu dobu. Dokonce, a to Vám přečtu, prosím Vás, to Vás bude zajímat, vyjádření KAM, našeho velmi respektovaného úřadu - návrh lanovky, trasa i jednotlivé stanice považujeme za zdařilý a nemáme k němu výhrady. Z roku 2020. Takže to bylo jakési potvrzení toho, že ta lanovka, jak je vyprojektována, včetně těchto mezistanic, jsou skutečně podle představ města, nejenom podle představ nějakého konkrétního architekta či inženýra. Mě jenom mrzí, že ta stejná v podstatě, bych řekl, diskuse, možná odporu, zde nevznikla už v roce 2017, to mě udivuje, když v tehdejší době u tohoto projektu byly i jiné politické strany a ten projekt byl zahájen. A v té době jsem nezaznamenal vůbec žádnou reakci, jak mediální, tak z publika. To je asi za mě všechno, lehce na doplnění.

Ing. Jana Drápalová:

Já se moc omlouvám, ale musela jsem se přihlásit. Víím, že není diskuse, jenom jsem chtěla reagovat na to, co řekl pan Kratochvíl o tom, že Strana zelených podpořila tenkrát investiční záměr, v roce 2015. Není to pravda. Přestože jsme byli součástí koalice, neměli jsme žádné závazné hlasování, byli jsme proti tomuto projektu od samého začátku. Potom to bylo předáno Dopravnímu podniku, takže už se to v zastupitelstvu neobjevovalo. Takže já bych chtěla říct, že to, co tady řekl pan Kratochvíl, není pravda.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Reakce, pan radní Kratochvíl.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

A já bohužel plním v té naší straně i toho archiváře, takže v roce 2017, 21. listopadu, zápis z rady, za účasti pana Andera, doplnění vlastně k tomuto bodu - „Rada města Brna ukládá vedoucímu Odboru investičního zajistit prostřednictvím společnosti brněnské kom“, pardon, ten bod, jsem přečetl jinej, omlouvám se, omlouvám se, omlouvám se, - „Rada města Brna ukládá vedoucímu Odboru investičního bla, bla, bla, zpracovat sebeanalýzu pro stavbu lanovky do kampusu“. Pro návrh usnesení hlasovalo 7 členů, například pro - Mgr. Ander.

RNDr. Filip Chvátal, Ph.D., náměstek primátorky:

Já jenom krátkou reakci, bude odpovězeno samozřejmě písemně. Já si myslím, že to zásadní, co tady padlo ústy pana radního Kratochvíla, je skutečně posouzení ekonomiky té stavby. Ale co se týče biologického hodnocení, já jenom musím avizovat, už jsem to kolegům říkal, že jsme měli setkání se zástupci ornitologické společnosti, a tady skutečně je, z hlediska životního prostředí, zásadní, že v tom biologickém hodnocení nebylo zmíněno, že tam je to významné hnízdiště. To znamená, toto je skutečně nová informace a má to vliv na celý ten projekt. A je to potřeba, toto skutečně posoudit. Tolik za mě, z hlediska životního prostředí.

Ing. Jana Drápalová:

Já se moc omlouvám, ale já to řeknu potom, následně, v bodě Dotazy, podněty, připomínky zastupitelů, nechci tady z toho dělat teátr, ale chci říct, že hlasování o tom, že se uloží někomu zpracovat analýzu, neznámá, že ten projekt někdo podporuje. Ale znamená to, že chce se o něm dozvědět nějaké informace, aby mohlo být rozhodnutí kvalifikované. Já jsem byla členka, předsedkyně komise dopravy, v té době, tam se to diskutovalo, vždycky jsem byla proti.

Ing. Petr Kratochvíl, člen Rady města Brna:

Já jenom krátce. Paní, paní starostko, mlčení znamená souhlas. Já jsem nezaznamenal z Vaší strany nikdy, nikdy, v historii, nějakou jako reakci, nebo nějakým způsobem aktivní odpor k této lanovce v minulosti.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Poprosím další občany, pokud chtějí vystoupit v tomto bodě?

Pavel Suchomel:

Pavel Suchomel, Brno, dobrý den. Mimo můj příspěvek bych řekl k tadyktomu, k té poslední pasáži, že slova paní Vaňkové a pane, pana Kratochvíla, oproti mému názoru a předřečníkům jiným, těch asi 6, jsou nesmysly. Proto bych z toho vůbec nevycházel a vycházel bych z posudků a názorů občanů, který v Brně městě žijí a který se k tomu vyjádří negativně. I já se vyjadřuji negativně. K mému příspěvku. Opakující se příspěvky občanů. Ano, příspěvky se opakují, poněvadž nejsou řešeny. Či řešení od paní Vaňkové značně odflinknutá, omlouvám se, jako dříve za komunismu. Dva příklady. Politické vystěhování spořádané, platící nájemnice z ulice Merhautova. A dominantní, neštěstí našeho města, Městská policie Brno. K havarijnímu stavu Městské policie Brno tolik - městský strážník občana, jemuž slouží, ani nepozdraví. Popřípadě odpovědi na do, dotaz občana bývají od městských strážníků hanlivé a poměrně dlouhou dobu dokonce vulgární. Zdá se to nesmyslné, ale můžu potvrdit, je to pravda. Otázka všem - lidé, koho si to prosím platíme z našeho rozpočtu? Koho si to platíme z našich finan, financí? Rozpočet určitě nadále pro tento systém nenavýšujeme. K rekonstrukci. Komu určitě nesvěřovat, ne paní Vaňkové, jelikož na tom shořela, viz popsáno, jako za komunismu. Případy zaevidovat a svěřit určitě někomu jinému, tak například zkusme panu řediteli městské policie. V této souvislosti všem na zvážení, zdali vhodné odvolání zodpovědných, nefunkčních. Kdo se přidá? Přidejte se prosím, jsem ochoten na této rekonstrukci spolupracovat.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Poprosím, jestli je tady nějaký další občan, který chce vystoupit? Nevypadá to. A já bych toho ještě využila, protože skutečně jako téma lanovky tady rezonuje, a já, jak jsem řekla, jako, já tu diskusi vlastně vítám. A já mám informace, že by tady měl být pan Novák z PK OSSENDORF? Jo, výborně. A já bych Vás poprosila, jestli byste se, prosím Vás, mohl vyjádřit, z toho odborného pohledu k trasování té lanovky. Trošku vlastně nám říci, jak to vzniklo a jak, jak ta trasa byla stanovena. Protože je to také věc z minulosti a je odborná, nikoli politická. Takže Vás poprosím, děkuji.

Ing. Vlastislav Novák, ředitel společnosti PK OSSENDORF:

Tak já jenom se chcu vyjádřit, tak bylo řečeno, k tomu technickému řešení. Lanovka, která je dneska situovaná od BVV, od multifunkční haly, nahoru na kampus, byla dělaná z různých důvodů, především z těch dopravně technických. Co se týká situování zastávek, tak je potřeba si uvědomit, že lanovka, jako zařízení, má nějaký dopravní, technický specifika, který je potřeba respektovat. To umístění zastávek

bylo dáno spojením těch médií, od smyčky Lipová po kampus a konečnou terminálu na kampusu. Otázka mezistanice na té horní hraně, nahoře na kampusu, de facto to místo, v rámci technické studie, bylo stanoveno jako jediné možné, tak, aby nezasahovala do již stávajících objektů, respektive do připravovaného objektu atletické haly, na druhé straně, a respektovalo nějaké osy směrem na ulici Netroufalky, tak, aby se trefilo nahoře do terminálu, tramvajového, nahoře u kampusu. My, v době zpracování té studie, kde se vlastně hodnotilo umístění těch mezistanic a stožárů, tak jsme se nevěnovali tomu, komu patří jednotlivé pozemky. Nebylo to ani předmětem toho řešení, v uvozovkách, nám to bylo jedno, či jsou to pozemky. Následný krok, který prováděl Dopravní podnik a hledal, soutěží, projektanta na lanovku, tak nemohl vědět, kdo to, vlastně tu soutěž vyhraje, tudíž otázka pozemku v té době nehrála vlastně sebemenší roli. To místo nahoře, u toho lomu, je vlastně jediné možné, které bylo vytipováno, jak z hlediska technického, tak z hlediska průzkumu toho terénu. A jak říkám, majetkové poměry, v té době, ať už na straně, v kampusu, nahoře, z hlediska univerzity, nebo těch inkriminovaných pozemků, na té hraně, nebo dole, na Riviéře, nebo dole, na BVV, nehrály v době rozhodování o technickém řešení, o tom technickém návrhu, žádnou roli. Nebyly sledovány. Bylo sledováno optimální technické řešení.

JUDr. Markéta Vaňková, primátorka:

Děkuji moc. Já myslím, že to takto stačí. Díky.

Z podkladů odpovědných řešitelů zpracovala:

Jana Sovová

Organizační odbor MMB