

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 5 – Připomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k předloženým podkladům

30. 9. 2016, od 10:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Dr., Ing. Václav John (SZDC), Ing. Mgr. Marek Pastucha (Ministerstvo dopravy), Bc. Roman Hanák (Jihomoravský kraj), Ing. Ivo Minařík (Jihomoravský kraj), Ing. Olga Nováková (Statutární město Brno)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů ze 4. jednání VSP
 - 3) Dopracování technického řešení železniční infrastruktury
 - 4) Dopracování technického řešení městské infrastruktury včetně infrastruktury MHD
 - 5) Dopracování dopravní koncepce železniční dopravy
 - 6) Dopracování dopravní koncepce veřejné a městské hromadné dopravy
 - 7) Základní vyhodnocení variant z hlediska přepravní prognózy
 - 8) Základní vyhodnocení variant z hlediska dopadů do území, do složek životního prostředí a posouzení rizik spojených se změnou klimatu
 - 9) Základní struktura a koncepce stanovení nákladů projektu
 - 10) Základní struktura a koncepce zpracování analýzy nákladů a přínosů (CBA)
-

Připomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k předloženým podkladům

1. Ad 3) Podzemní kolejová skupina – prověření technického řešení bez zásahu do budovy Malé Ameriky. Předložené technické řešení železniční infrastruktury prokázalo, že je možno realizovat čtyřkolejné uspořádání podzemní kolejové skupiny bez půdorysného překryvu povrchové a podzemní kolejové skupiny. Nadále však řešení počítá s tím, že podzemní kolejová skupina bude umístěna pod památkově chráněným objektem Malé Ameriky, což je investičně velmi nákladné řešení.

Požaduji proto, aby bylo na základě podkladu, který dodá Statutární město Brno prostřednictvím náměstka pro dopravu Bc. Hollana, prověřeno technické řešení čtyřkolejné podzemní kolejové skupiny v poloze nezasahující pod objekt Malé Ameriky, přitom respektující geologické podmínky Petrovské skály tak, jak byly převzaty do SP ŽUB ze studie IKP.

2. Ad 3) Podzemní kolejová skupina – chybějící podklad. Již v záznamu z jednání je konstatováno, že v podkladech bylo členům VSP před jednáním zasláno pouze čtyřkolejné řešení v subvariantě B500. Ani společně s návrhem záznamu z jednání nebylo řešení v subvariantě B300 dodáno. **Požaduji proto zaslání technického řešení v subvariantě B300 dodatečně s možností dodatečně řešení také připomínkovat.**
3. Ad 4) Technické řešení propojení Hybešova-Úzká v subvariantě B500. Předložené technické řešení počítá se zásahem do budovy katastrálního úřadu a vyžaduje si jeho výkup a demolici. Toto technické řešení však pro účely ekonomického hodnocení znamená čistý náklad, bez vyvážení jakýmkoliv budoucími přírůsky. **Požaduji proto prověření jiného technického řešení,** které by komunikaci v prodloužení Hybešovy ulice vedlo více kolmo na osu povrchové kolejové skupiny, ve stopě mírně posunutě jižním směrem. Na jižní straně od kolejové skupiny by pak bylo možné vyvinout křižovatku ve tvaru T, kde přímý směr od Hybešovy by dále pokračoval do území jižního centra směrem k Opuštěné a odbočení doleva podél kolejí by vedlo na Úzkou. Toto řešení je vhodnější z hlediska dopravní koncepce IAD, neboť nepreferuje směr doleva na Úzkou, ale směr radiálně ven z centra. Řešení by bylo možno vyvinout tak, aby ulice Úzká nezasahovala do objektu budovy Katastrálního úřadu a nezatěžovala tak tuto subvariantu dodatečnými investičními náklady. Tento požadavek prověření jsem vznášel již na jednání VSP. **Požaduji proto doplnit do zápisu, že trvám na hledání technického řešení bez zásahu do budovy katastrálního úřadu.**
4. Ad 4) Technické řešení propojení Hybešova-Úzká v subvariantě B300. Zvolené technické řešení propojení Husova-Nádražní-Úzká v subvariantě B300 považuji za nevhodné, neboť vede k nežádoucímu přetěžování Husovy ulice individuální automobilovou dopravou (což potvrzují také výstupy z dopravního modelu). **Požaduji proto změnu navrhovaného technického řešení do podoby obdobné řešení v subvariantě B500.** Tedy bez přímého propojení z Husovy do Úzké. Propojení je možné zajistit ve stopě prodloužení ulice Hybešovy viz schéma v příloze 1 těchto připomínek.
5. Ad 4) Mostní objekty pro městskou i železniční infrastrukturu. Z technické zprávy v podkladech ke 4. Jednání VSP je patrný seznam mostních objektů a jejich technické charakteristiky. V dosud dodaných podkladech však chybí informace o investování ke konkrétním mostním objektům. Tj, informace ve smyslu, který z nich je navržen jako samostatná investice SŽDC, který je investicí města, a na který by měly jít peníze od obou investorů. Tyto informace jsou nezbytné pro posouzení vhodnosti navrženého technického řešení, neboť jedině v zájmu konkrétních investorů je posoudit, zda navržená stavba není zbytečně předimenzovaná (zda neobsahuje např. mostní pole navíc, nebo zda počítá s čtyřpruhovým mostem, na který však navazují dvoupruhové komunikace, které nemají ani do budoucna šanci být rozšířeny apod.). **Požaduji proto doplnit tyto**

informace o plánovaném investování do dokumentu se seznamem mostních objektů a zaslání tohoto seznamu k připomínkování ze strany samosprávy Statutárního města Brna.

6. Ad 4) Rozčlenění investic do městské infrastruktury na související a nesouvisející s projektem modernizace ŽUB. Na 5. Jednání VSP (včetně zaslaných podkladů) bylo prezentováno základní členění staveb na městské infrastruktury z hlediska jejich souvislosti s projektem modernizace ŽUB. K této záležitosti předkládám následující **souhrn připomínek**, z nichž podstatná část byla již zmíněna přímo na jednání VSP, a **požadují jejich zapracování**.

- a) varianta BP: investice do přeložky TT z Dornychu do Plotní (TT Plotní) není vyvolanou investicí modernizace ŽUB, neboť tato varianta tuto investici objektivně nevyžaduje. Stejně tak tramvajové propojení Plotní-Olomoucká není vyvolanou investicí modernizace ŽUB v této variantě, neboť tato varianta investici nevyžaduje.
- b) varianta A: v podkladech chybí vyznačení investice do přestupních terminálů nácestných zastávek jako investic vyvolaných modernizací ŽUB v této variantě, konkrétně především Přestupní terminál Černovice u Olomoucké ulice je pro variantu A naprosto klíčovou investicí, bez které nemůže navržený systém VHD fungovat (obrat cestujících na tomto terminálu je podle přepravní prognózy přes 23.000 denně), tato vyvolaná investice varianty A, tedy musí být zohledněna v podkladech pro finanční analýzu.
- c) Varianta B: investice do přeložky TT z Dornychu do Plotní (TT Plotní) není vyvolanou investicí modernizace ŽUB v této variantě, neboť tato varianta tuto investici objektivně nevyžaduje (pokud by TT zůstala ve stávající stopě v Dornychu, na obsluhu modernizovaného nádraží v této variantě by to nemělo vliv). Stejně tak tramvajové propojení Plotní-Olomoucká není vyvolanou investicí modernizace ŽUB v této variantě, neboť tato varianta pro obsluhu modernizovaného hlavního nádraží tuto investici nevyžaduje (navržená linka 10 může jezdit ulicí Křenovou a Nádražní jako dosud, v opačném směru pak případně variantně novým propojením v prodloužení Hybešovy, přes Úzkou a Dornych do Křenové).

Otázka investice do Nové městské třídy (NMT): Dle návrhu linkování MHD se počítá s výstavbou Nové městské třídy v obou aktivních variantách (A i B) v horizontu roku 2035. Přitom není prokázán vliv této investice na přepravní model ani v jedné z variant. U varianty A však lze důvodně očekávat, že bez realizace NMT minimálně v úseku Zvonařka-Křenová, bude velmi obtížné zajistit obsluhu nového hlavního nádraží, protože v tomto úseku trolejbusová doprava odváží/přiváží k nádraží cca 20.000 cestujících za 24 hodin (to je dopravní výkon srovnatelný se zatížením stávající trolejbusové trati např. na Kotlářské). Bez NMT by zatížení tramvajových tratí v Bulváru a Plotní bylo zvláště ve špičkových hodinách kritické, ne-li nemožné. Ve variantě B investice do NMT význam pro obsluhu modernizovaného nádraží nemá. V úseku Zvonařka-Křenová vůbec, v úseku Křenová-Milady Horákové v zásadě také ne, neboť cestující z oblastí podél NMT mají spojení k nádraží zajištěno rychleji a komfortně tramvajovými

spoji z Křenové, Cejlu i Milady Horákové. Považuji proto prověření vlivu NMT na obsluhu modernizovaného ŽUB v obou variantách A a B za nezbytné.

Již na základě výstupů z přepravní prognózy **požaduji zahrnutí investice do výstavby NMT ve variantě A za finanční náklad do městské infrastruktury vyvolaný projektem modernizace ŽUB v této variantě.**

7. Ad 5) Jízdní doby vlaků. Jízdní doby vlaků na vybraných relacích, které byly prezentovány na VSP a které jsou zřejmě používány jako podklad dopravního modelu, neodpovídají doloženým grafikonům vlakové dopravy a jsou v řadě případů zkresleny v neprospěch subvariant B (v materiálech je rozpor mezi jednotlivými předloženými dokumenty). Konkrétně například:

a) Brno hl.n. - Hrušovany u B., linka S3: jízdní doba pro var. A je uvedena 14 min., podle GVD 14,5-15,5 podle typu vlaku, tedy o 0,5-1,5 min. delší vůči prezentované tabulce. Naopak pro var. B je v tabulce uvedeno 17,5 min., podle GVD 14,5-16,5 podle typu vlaku, tedy dle GVD o 1,0-3,0 min. kratší.

V jiných relacích jsou však pochybné i údaje přímo v modelových GVD:

b) rychlík Brno hl.n. - Vyškov jede shodně 16 minut v obou variantách A a B1. Spěšný vlak Brno hl.n. - Slavkov jede 19,5 min. ve var. A a 17 min ve var. B1; přitom rozdíl mezi variantami A a B1 je jen v úseku Brno hl.n. - Blažovice, který shodně využívají obě relace po (v rámci dané varianty) stejné infrastruktury, a počet nácestných zastavení je mezi variantami též shodný (0 u R, 1 u Sp). Trasa ve variantě B1 tedy reálně umožňuje ušetřit mezi Brnem a Blažovicemi 2,5 minuty oproti variantě A, ale na jízdní době vlaků do Vyškova se to v modelovém GVD neprojeví.

c) v trase Brno-Tišnov ušetří varianta B1 oproti var. A 2,5 minuty na úseku Brno hl.n. – Brno-Židenice, ale dále je vlak ve variantě B1 „uměle“ zpomalen (na úseku, který se mezi variantami nijak neliší), takže v celé trase Brno hl.n. - Tišnov už je rozdíl jen 1 minuta ve prospěch var. B1.

d) v relaci Brno hl.n. - Břeclav má expresní vlak (EC, IC, Ex) jízdní dobu 28,5 min. (var. A) nebo 30,0 min. (var. B1), zatímco dle platného GVD 2016 je jízdní doba EC vlaku 29 min. Reálně dosažitelná JD z modernizovaného nádraží pod Petrovem bude cca 25 minut (bez VRT), rozdíl mezi variantami může být nanejvýš 0,5 min. ve prospěch var. A (z podzemní kol. skupiny bude však výrazněji rychlejší vlak u var B.).

Při hodnocení variant je nutné, aby modelové grafikony důsledně využívaly možnosti (např. jízdní doby) dané vlastnostmi dané varianty infrastruktury, jinak se přednosti té které varianty nemohou prokázat. Tam, kde to z objektivních důvodů sestavy GVD nejde (např. z důvodu návazností v časových uzlech u přestupních stanic), **požaduji, aby byl důvod „vynuceného“ zpomalení vlaku v odkazu k příslušné tabulce jasně a transparentně uveden. A samozřejmě za zcela nezbytné považuji, aby pro dopravní model byly použity nezkreslené údaje o jízdních dobách dle modelového GVD.**

Požaduji podrobné vysvětlení zpracovatele ve věci všech výše uvedených (a-d) záležitostí.

8. Ad 5) Obsazenost kolejí, kapacita zhlaví. U subvariant B1x vychází dle údajů v prezentaci překvapivě vysoké hodnoty „stupně obsazení“ s_0 jednotlivých kolejí povrchové skupiny (kol. 1 - 8), což u variant B2x nenastalo. Důvod takto vysokých hodnot s_0 není možné z poskytnutých podkladů vyčíst. Přitom týž výpočet pro větší počet vlaků (jiný GVD) byl proveden i v rámci studie IKP a jeho výsledek byl ve variantě B pozitivní. Lze tedy dovozovat, že to nemusí být nutně způsobeno „vlastnostmi kolejové infrastruktury“, ale například způsobem sestavení GVD (nevhodně nastaveným plánem obsazení jednotlivých kolejí apod.). Proto **požaduji, dodat od zpracovatele veškeré podklady k této problematice, tak aby bylo možné seriózně se touto záležitostí zabývat a připomínkovat ji.**

9. Ad 6) Dopravní koncepce VHD - trolejbusová a tramvajová síť ve variantě B. Trolejbusová síť: Navrhované propojení Mendlovo nám.-Hl. nádraží-NMT nemá ve variantě B opodstatnění. Spojení Mendlovo nám.-Hl. nádraží je čistým souběhem s tramvajovou tratí (takovýmto linkám se snaží DPMB z důvodu racionalizace provozních nákladů již několik let vyhýbat). Spojení Hl. nádraží-NMT je ve variantě B neatraktivní, protože tramvajové spojení do oblastí kolem NMT je rychlejší a komfortnější (trolejbus by musel projíždět několika silně zatíženými křižovatkami na trase Úzká-Dornych-Křenová-NMT). Tento návrh nových trolejbusových spojení nebyl nikdy projednán v orgánech Statutárního města Brna. Z podkladů není patrné vyjádření DPMB (především kvůli souběhům trolejbusů s tramvají), pokud existuje, požaduji jej dodat.

Tramvajová síť: není zřejmá opodstatněnost vedení linky 10 z Líšně závlekem kolem Zvonařky, s tím, že pak míjí hlavní přestupní uzel před hlavním nádražím a končí na Nových sadech. Taková linka je neatraktivní, není zřejmé, proč je navržena, chybí jakékoliv zdůvodnění (jako posilový spoj z Líšně je mnohem atraktivnější její vedení dle stávajícího linkového schématu po ulici Křenové přímo na přestupní uzel před Hlavním nádražím).

Požaduji dodání vyjádření zpracovatele ve věci odůvodnění navrženého linkování MHD ve variantě B. Požaduji možnost projednání tohoto navrhovaného linkového vedení v samosprávných orgánech statutárního města Brna, tak aby mohla být zohledněna stanoviska DPMB, a.s. a KORDIS JMK.

10. Ad 7) Přepravní prognóza – nekompletní podklady, netransparentní přístup. Závažným nedostatkem předložených prezentací i zaslaných podkladů je, že z nich není zřejmé, z jakých dat uvedené prognózy vycházejí. To se částečně týká i železniční dopravy, kde jsou rozporné údaje o jízdních dobách v různých dokumentech SP (viz výše), ale zejména se to týká **MHD**, kde je jediným známým podkladem předložený návrh linkování. Další podstatné údaje - **interval spojení na jednotlivých linkách, kapacita uvažovaných vozidel** (bude podstatné též pro plán nákupu vozidel, což ovlivní investiční náklady jednotlivých variant), a zejména **uvažované jízdní doby MHD k dispozici**

nejsou (s výjimkou vybraných relací MHD v prezentaci). Nedostatek těchto podkladů znemožňuje základní ověření prezentovaných výsledků včetně posouzení kapacity křižovatek a zastávek a včetně kontroly přiměřené obsazenosti vozidel MHD (pro obojí je nezbytné znát intervaly spojů). **Zcela chybí výpočet celkové časové dostupnosti cílů a zdrojů cest ve městě z vlakových nástupišť – chybí délky pěších přestupních tras jednotlivých variant a jejich časové hodnoty, chybí údaje o střední (popř. i maximální) délce čekání na navazující spoj při přestupech. Nejsou uváděny ani tabulky pro cíle dosahované od vlaků pěšky.**

Požaduji, aby tyto výše uvedené podklady byly zpracovatelem dodány jako součást komplexní zprávy o přepravní prognóze a následně byla dána samosprávě statutárního města Brna možnost tyto podklady podrobně prostudovat, projednat, oponovat a připomínkovat.

Přestože v záznamu z jednání se uvádí: „Výsledky hodnocení přepravních špiček budou textově popsány,“ žádný takový popis není součástí dodaných podkladů, ani záznamu z jednání VSP ŽUB. Přitom je zřejmé, že zatížení ve špičkových hodinách se nezpracovává pouze pro ověření kapacit vozidel MHD, ale též pro následné **prověření kapacity křižovatek a jejich průjezdnosti. Požaduji, aby toto prověření navazovalo na přepravní prognózu a bylo provedeno**, protože jinak jde o pouhé teoretické cvičení ve věci odhadu zátěží ve špičkových hodinách pomocí koeficientů.

11. Ad 7) Přepravní prognóza – vazba tangenciální linky S37 ve variantě B.

Z předloženého dopravního modelu plyne, že je mimořádně silná poptávka po cestování ze severní části tratě 250 (Tišnov až Brno-Lesná) do zastávky Brno-Černovice (Olomoucká), kterou ale varianta B linkou S3 neobsahuje a tangenciální linka S37 (Brno-Královo Pole - Šlapanice) zase nenavazuje (v Králově Poli) na vlaky linky S3 (mimo špičku čekání na přestup 23 minut). Z chování modelu se lze domnívat, že vlaky linky S37 jsou navrženy tak, aby těsně navazovaly na linku S6 – pro cestování v relaci sever Brna -> Slavkovsko a Bučovicko. **Požaduji proto prověřit modelem i variantu těsné vazby linky S37 na linku S3 v Králově Poli (namísto vazby na linku S6).** Prosím o dodání vyjádření zpracovatele v této věci.

12. Ad 7) Přepravní prognóza - VRT Brno-Praha.

Z dodaných podkladů není k dispozici informace o předpokládané jízdní době VRT z hlavního nádrží do „invariantního bodu“ (místo, odkud už obě varianty A i B pokračují na Prahu stejnou trasou). Rozdíl jízdní doby na tomto úseku bude mít vliv buď na celkovou jízdní dobu Praha-Brno (a ovlivní atraktivitu spojení), nebo si ve variantě A vynutí rychlejší trasování a vyšší provozní rychlost pro dosažení shodné jízdní doby s variantou B (a ovlivní tedy investiční i provozní náklady VRT). Tyto parametry sice ve studii proveditelnosti nevstupují do ekonomického hodnocení, takže nemají přímý vliv na výsledek CBA, přesto jsou to data důležitá umožňující nahlédnout za horizont SP ŽUB.

V kartogramech dopravního modelu s počty cestujících k roku 2050 (nikoli v tabulkách, což je nekonzistence podkladů) je na pražské větvi VRT uvažováno

ve všech variantách shodně 28.350 cestujících/den, což naznačuje spíše možnost stejné jízdní doby v obou variantách. Vedle doby strávené ve vlaku ovlivňují atraktivitu VRT ale i další parametry, například nabídka návazného spojení k začátku a od konce cesty vysokorychlostním vlakem. **Požaduji proto doložení informace s jakými jízdními dobami se v uvedeném úseku počítá a vysvětlení těchto předpokladů ze strany zpracovatele.**

13. Ad 7 Přepravní prognóza – zatížení sítě ve variantě A. Přestože dodané informace k přepravní prognóze jsou kusé a neumožňují důkladné a zodpovědné připomínkování (viz výše), z výstupů přepravní prognózy je patrný fakt očekávané velmi vysoké intenzity cestujících na úseku mezi přestupním terminálem Olomoucká a ulicí Nádražní po ulici Křenové ve variantě A. Zatížení na tramvajové trati oproti stávajícímu stavu se zvedá ze 41 tisíc na 70 tisíc za 24 hodin, přitom průvodní zpráva ani prezentace zpracovatele toto nijak nekomentuje. **Požaduji podrobné vysvětlení k navrhovanému řešení této záležitosti, zvláště pak ve špičkových hodinách** (zmiňoval jsem již přímo na jednání VSP).
14. Ad 7) Přepravní prognóza - vyhodnocení zdrojů a cílů cest. Dodaná prezentace zpracovatele přepravní prognózy (nikoli tabulkové podklady) obsahuje tabulku s jízdními dobami (nikoli s celkovou dosažitelností) významných zdrojů a cílů cest do/z hlavního nádraží ve variantách. Tabulka v případě tramvají (a pravděpodobně i dopravní model) uvažuje jako zastávku obsluhující hlavní nádraží ve variantě B-Petrov pouze zastávku Nové sady. Je však potřeba zohlednit, že povrchovou skupinu plnohodnotně obsluhuje i (stávající) zastávka Hlavní nádraží, takže pro spoje přijíždějící od Benešovy, Křenové, Masarykovy apod. je nutné uvažovat jako dostupnost hlavního nádraží čas dosažení zastávky Hlavní nádraží a nikoli čas dosažení zastávky Nové Sady. Toto platí pro povrchovou kolejovou skupinu, tedy v horizontu 2035 pro všechny cestující a všechny subvarianty B1x. V horizontu 2050 by pak bylo potřeba rozlišit cestující z/do povrchové kolejové skupiny (vhodné tramvajové zastávky Hlavní nádraží od/na sever a Nové Sady ve směru od/na jih) od cestujících z/do podzemní kolejové skupiny (vhodné tramv. zastávky Nové Sady, od/na jih Soukenická a od/na Mendlovo náměstí nová zastávka v ústí Hybešovy). **Požaduji vyjádření zpracovatele, jak s touto záležitostí v modelu pracoval, resp. bude pracovat.**
15. Ad 7 Přepravní prognóza - otázka výstavby Nové městské třídy. V reakci na diskusi, která se na 5. Jednání VSP ŽUB odehrála po mém odchodu, si dovoluji doplnit následující faktickou informaci. Dne 11.10.2016 bylo Zastupitelstvem města Brna schváleno Zadání změn Územního plánu města Brna - 43. soubor, jehož součástí je také změna s označením B2/12-I/2, jejíž schválený záměr zní: "Prověřit možnost změn funkčních ploch v souvislosti s návrhem na zrušení Nové městské třídy v platném ÚPmB na základě požadavku MČ Brno-střed, která souhlasí pouze se zachováním páteřní obslužné komunikace v úseku Zvonařka – Cejl, zbývající část od Cejlu po náměstí 28. října požaduje vypustit z

ÚPmB." Tento záměr změny UPMB reaguje na dlouhodobý požadavek Městské části Brno-střed, která s budováním Nové městské třídy minimálně v úseku Cejl-Milady Horákové nesouhlasí (podnět ke změně byl dán orgány MČ již na jaře 2012 a záměr pořídit změnu UPMB byl Zastupitelstvem města Brna schválen 14.5.2013). V této záležitosti bych tedy upozornil na to, že podklad, který byl v této věci předán zpracovateli ze strany OD MMB nebyl projednán v samosprávných orgánech města Brna. Domnívám se tedy, že nelze tvrdit, že město v těchto věcech mění názor, neboť názor samosprávy statutárního města Brna na možnost vybudovat Novou městskou třídu v horizontu roku 2035 si zpracovatel neověřil. **Samosprávné orgány statutárního města Brna se touto záležitostí budou v nejbližší době zabývat a sdělí neprodleně zpracovateli SP své stanovisko.**

16. Ad 8) Připomínky k vyhodnocení dopadů variant do území, složek životního prostředí a z hlediska rizik spojených se změnou klimatu. Podrobné připomínky k zaslaným dokumentům dodám, jak jsem zmiňoval na jednání VSP ŽUB, **nejpozději do 31.10.2016.**
17. Ad 9) Koncepce stanovení nákladů projektu. V návaznosti na závěry VSP ŽUB **požadují dodání podkladů, které budou vstupovat do posouzení ze strany SFDI také zástupcům samosprávy města Brna ve VSP ŽUB (tedy nám. Mrázek a nám. Ander) k možnému připomínkování.**

Příloha:

