

# Územní studie - Hustopeče S8



Zhotovitel: Ing. arch. Zbyněk Pech  
Atelier ERA - sdružení architektů Fixel a Pech

Objednatel: Město Hustopeče  
Pořizovatel: Městský úřad Hustopeče  
Odbor regionálního rozvoje

Datum: srpen 2 016



## Obsah textové části územní studie

1.1	Identifikační údaje	1
1.2	Důvody pro pořízení územní studie	2
1.3	Cíle a účel územní studie	2
1.4	Vymezení řešené plochy	2
1.5	Vlastnické vztahy	4
1.6	Podklady pro zpracování územní studie	7
2.1	Širší vztahy řešené plochy	8
2.2	Územní plán Hustopeče a řešená plocha	10
2.3	Současný stav využití území	12
2.4	Limity využití území	13
2.5	Záměry rozvoje	15
3.1	Návrh urbanistické koncepce	20
3.2	Návrh využití území	23
3.2	Soulad navrhovaného využití území s ÚP Hustopeče	28
3.3	Návrh dopravního řešení	31
3.4	Technická infrastruktura	33
4.1	Dopady navrhovaného řešení z hlediska vlivu hlukového zatížení	34
4.2	Etapizace výstavby	36
	Příloha - Zápisy z výrobních výborů	37

## Obsah grafické části územní studie

	<b>Analýza</b>	
01	Širší vztahy - stav	1 : 5 000
02	Vlastnické vztahy	1 : 1 000
03	Stávající využití území – limity - záměry	1 : 500
	<b>Návrh</b>	
04	Širší vztahy - návrh	1 : 5 000
05	Urbanistická koncepce - návrh	1 : 500
06	Urbanistická koncepce – námět prostorového uspořádání	1 : 500
07	Doprava - návrh	1 : 500
08	Technická infrastruktura - návrh	1 : 500
09	Řezy	1 : 250

**1.1 Identifikační údaje**

Název akce:	Územní studie - Hustopeče S8
Objednatel:	Město Hustopeče Dukelské nám. 2/2, 693 17 Hustopeče zastoupená PaedDr. Hanou Potměšilovou, starostkou
Zhotovitel:	Ing. arch. Zbyněk Pech IČ – 14625601 Autorizace ČKA – 00 061 Atelier ERA - sdružení architektů Fixel a Pech Soběšická 241/27, 614 00 Brno adresa atelieru a pro korespondenci Hudcova 78, 612 00 Brno tel. 541513597 era@volny.cz
Autorský kolektiv:	Ing. arch. Jiří Fixel Ing. arch. Zbyněk Pech  doprava Ing. Jiří Matula
Pořizovatel:	Odbor regionálního rozvoje Městský úřad Hustopeče Dukelské nám. 2/2, 693 17 Hustopeče
Číslo objednávky:	16/2015
Datum:	srpen 2 016

## **1.2 Důvody pro pořízení územní studie**

Územní plán Hustopeče, účinný od 05. 11. 2013 (dále i jen ÚP Hustopeče), stanovil v dopravním centru města Hustopeče, v lokalitě ulic Nádražní, Vinařská a v území autobusového nádraží a železniční stanice v Hustopečích, jako podmínku pro rozhodování o změnách v území podle § 30 odst. 2 SZ, pořízení územní studie s označením S8.

Odbor regionálního rozvoje Městského úřadu Hustopeče, věcně a místně příslušný úřad územního plánování, rozhodl o pořízení této územní studie podle § 25 a § 30 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (stavební zákon, dále i jen SZ), ve znění pozdějších předpisů, v zájmu plnění cílů a úkolů územního plánování podle § 19 odst. 1 písm. d) stavebního zákona, kterými je stanovovat urbanistické, architektonické estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a jeho změny, zejména pro umístění, uspořádání a řešení staveb.

## **1.3 Cíle a účel územní studie**

Cílem územní studie bylo posoudit, prověřit a navrhnout detailnější podmínky změn řešené plochy a souvisejícího území, zejména s ohledem na aktuální připravovanou modernizaci a elektrizaci železniční tratě č. 254. Byly řešeny nároky a důsledky terminálu integrovaného dopravního systému, ploch P&R a podmínky předpokládané dopravní a hlukové zátěže na okolí. Územní studie rovněž detailněji prověřila řešení ostatních dopravních a technických systémů v území.

Územní studie byla pořizována jako podklad pro rozhodování v území a proto řešila urbanistické požadavky na využití vymezeného území. Data o územní studii budou pořizovatelem po ověření a schválení použitelnosti územní studie v souladu s ustanovením § 25 a § 30 odst. 4 SZ vložena do evidence územně plánovací činnosti. Územní studie se podle § 166 odst. 3 SZ bude uložit u města Hustopeče, u pořizovatele a u stavebního úřadu MěÚ Hustopeče. Místa, kde bude do územní studie možné nahlížet, budou oznámena jednotlivě dotčeným orgánům.

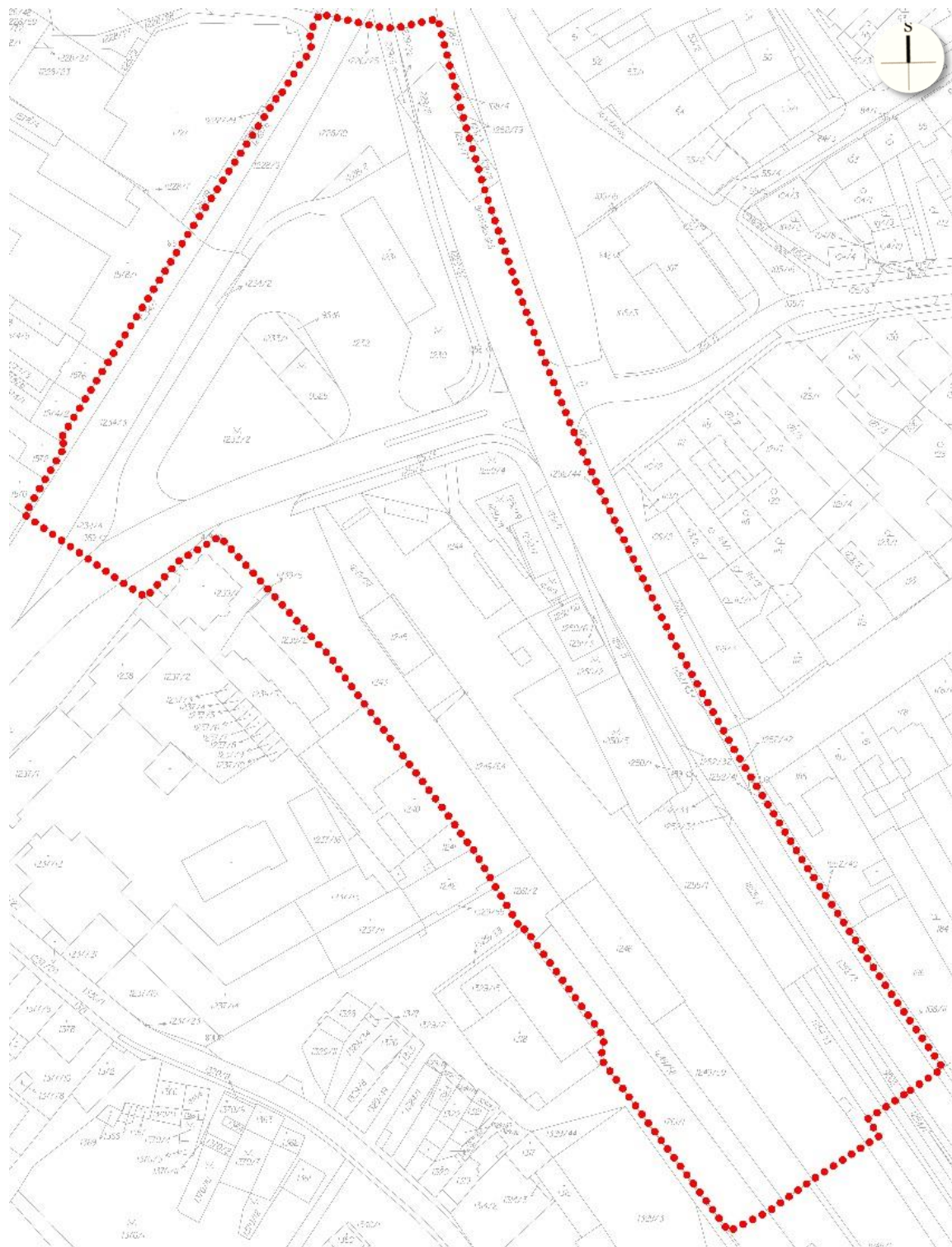
## **1.4 Vymezení řešené plochy**

Územní studie řeší plochu vymezenou pro územní studii S8 v ÚP Hustopeče. Na prvním výrobním výboru byl rozsah plochy upraven z hlediska věcného řešení. K vymezené ploše byly připojeny pozemky silnice II/425, které ze severovýchodu k této ploše přiléhají a z dopravního hlediska umožňují napojení budoucích ploch parkovišť východně od železnice na dopravní skelet města.

Řešená plocha má rozlohu **3,1 ha**.

Řešená plocha je dopravně exponovanou částí města Hustopeče, s křižovatkou silnice II/425 a II/420 a místní komunikace v ulici Na Úvoze, ze které je realizován výjezd ze stanice HZS Hustopeče. V jihozápadní části plochy v ulici Vinařská je vedena místní komunikace, dříve zařazená jako silniční komunikace III/4202. Je zde umístěno autobusové nádraží a vlaková konečná stanice železniční trati č. 254 Šakvice – Hustopeče. V řešené ploše jsou umístěny sítě technické infrastruktury a zatrubněná část toku Štinkovka. Část plochy při silnici II/425 je využívána pro obchodní účely.





Vymezení řešené plochy

**1.5 Vlastnické vztahy**

Řešená plocha se dotýká těchto parcel v k. ú. Hustopeče:

p. č.	druh pozemku / způsob využití	vlastník
108/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	Jihomoravský kraj
1228/6	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1228/8	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1228/9	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1228/10	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1229/6	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1229/20	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1229/21	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1229/22	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1230	ostatní plocha / zeleň	Město Hustopeče
1231	zastavěná plocha a nádvoří	BORS Břeclav a.s.
1232	ostatní plocha / ostatní komunikace	BORS Břeclav a.s.
1233/1	ostatní plocha / zeleň	Česká republika
1233/2	ostatní plocha / zeleň	Město Hustopeče
1234/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1234/2	ostatní plocha / ostatní komunikace	Česká republika
1234/3	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1234/4	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1235/1	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1243	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1244	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika, SŽDC
1245	zastavěná plocha a nádvoří	Fiala Miroslav
1246	zastavěná plocha a nádvoří	AB Construct s.r.o.
1249/1	ostatní plocha / dráha	Česká republika, SŽDC
1249/57	ostatní plocha / jiná plocha	Fiala Miroslav
1249/58	ostatní plocha / jiná plocha	AB Construct s.r.o.
1249/59	ostatní plocha / jiná plocha	AB Construct s.r.o.
1249/64	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1250/1	ostatní plocha / zeleň	Město Hustopeče
1250/2	ostatní plocha / zeleň	Konečná Ludmila
1250/3	ostatní plocha / zeleň	SJM Pregrt Ladislav a Pregrtová Jarmila
1250/4	ostatní plocha / zeleň	Město Hustopeče
1250/5	ostatní plocha / zeleň	Proschek Radomír
1250/6	objekt občanské vybavenosti	Konečná Ludmila
1250/7	zastavěná plocha a nádvoří	SJM Pregrt Ladislav a Pregrtová Jarmila
1250/8	ostatní plocha / zeleň	SJM Pregrt Ladislav a Pregrtová Jarmila
1250/9	ostatní plocha / zeleň	Město Hustopeče
1250/10	ostatní plocha / zeleň	SJM Pregrt Ladislav a Pregrtová Jarmila
1251/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1251/2	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče

p. č.	druh pozemku / způsob využití	vlastník
1251/3	zastavěná plocha a nádvoří	Město Hustopeče
1251/4	ostatní plocha / silnice	Město Hustopeče
1251/5	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1252/3	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1252/35	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1252/32	ostatní plocha / ostatní komunikace	Jihomoravský kraj
1252/33	ostatní plocha / ostatní komunikace	Jihomoravský kraj
1252/34	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/40	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/41	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/42	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/43	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/44	ostatní plocha / jiná plocha	Jihomoravský kraj
1252/77	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1252/79	ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj
1254/13	vodní plocha/ koryto toku	Město Hustopeče
1255/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1255/2	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1261/1	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
1261/2	ostatní plocha / ostatní komunikace	Město Hustopeče
9002	vodní plocha/ koryto toku	Město Hustopeče
9525	ostatní plocha / zeleň	Česká republika
9546	ostatní plocha /zeleň	5 vlastníků (ČR, Hustopeče, Baláčová Marie, Gašpar Augustin)

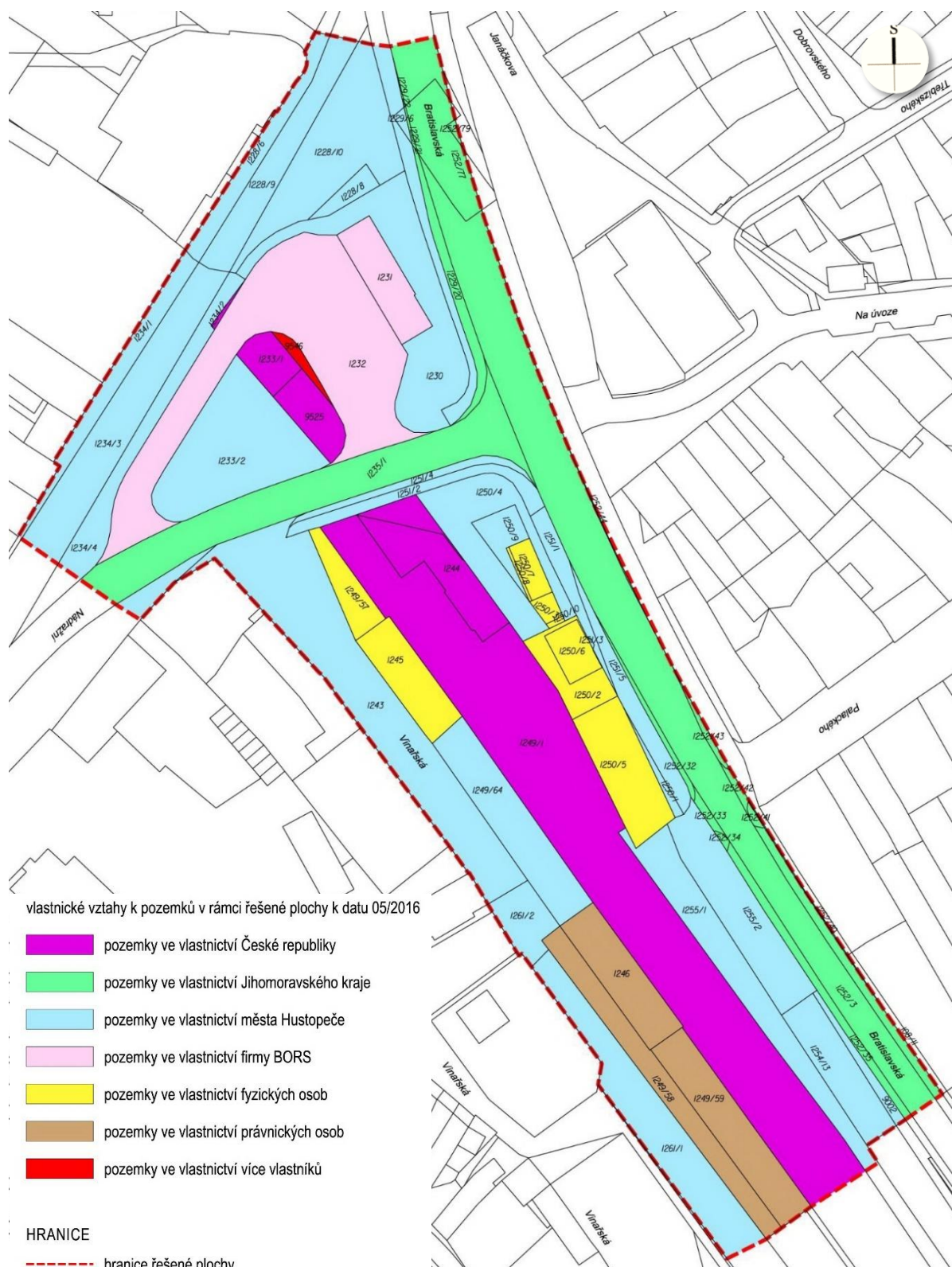
Z hlediska vlastnických vztahů je možno konstatovat:

- pozemky krajských komunikací jsou ve vlastnictví Jihomoravského kraje;
- pozemky železnice jsou ve vlastnictví České republiky;
- pozemky autobusového nádraží jsou ve vlastnictví provozovatele autobusové dopravy - firma BORS Břeclav a.s.;
- pozemky veřejných prostranství (místní komunikace, chodníky, veřejná zeleň) jsou ve vlastnictví města Hustopeče;
- pouze nepatrná část pozemků kolem železniční stanice je v soukromém vlastnictví fyzických nebo právnických osob. Právě tyto pozemky jsou podstatné pro řešení stanovených cílů územní studie.

Některé pozemky u ulice Vinařské byly odprodány drahami soukromým subjektům, ale z hlediska územního plánu jsou neustále zařazeny do ploch železniční dopravy. V případě nové výstavby vyžadující ÚR nebo SP bude nutno funkční využití těchto pozemků upravit změnou územního plánu.

V případě potřeby těchto pozemků pro řešení cílů územní studie je nutno s vlastníky jednat o odprodeji nebo směně pozemků.





Grafické vyjádření vlastnických vztahů



## 1.6 Podklady pro zpracování územní studie

### Podklady předané objednatelem

Podklady pro zpracování územní studie byly poskytnuty v digitální podobě. Texty byly předány ve formátu doc a grafické podklady ve formátech dgn, shp, tif a pdf. Podklady byly předány zhotoviteli na základě registračního formuláře, jehož součástí je čestné prohlášení, že poskytnuté podklady nebudou dále šířeny a budou využity výhradně pro účely zpracování této územní studie.

Poskytnuté podklady:

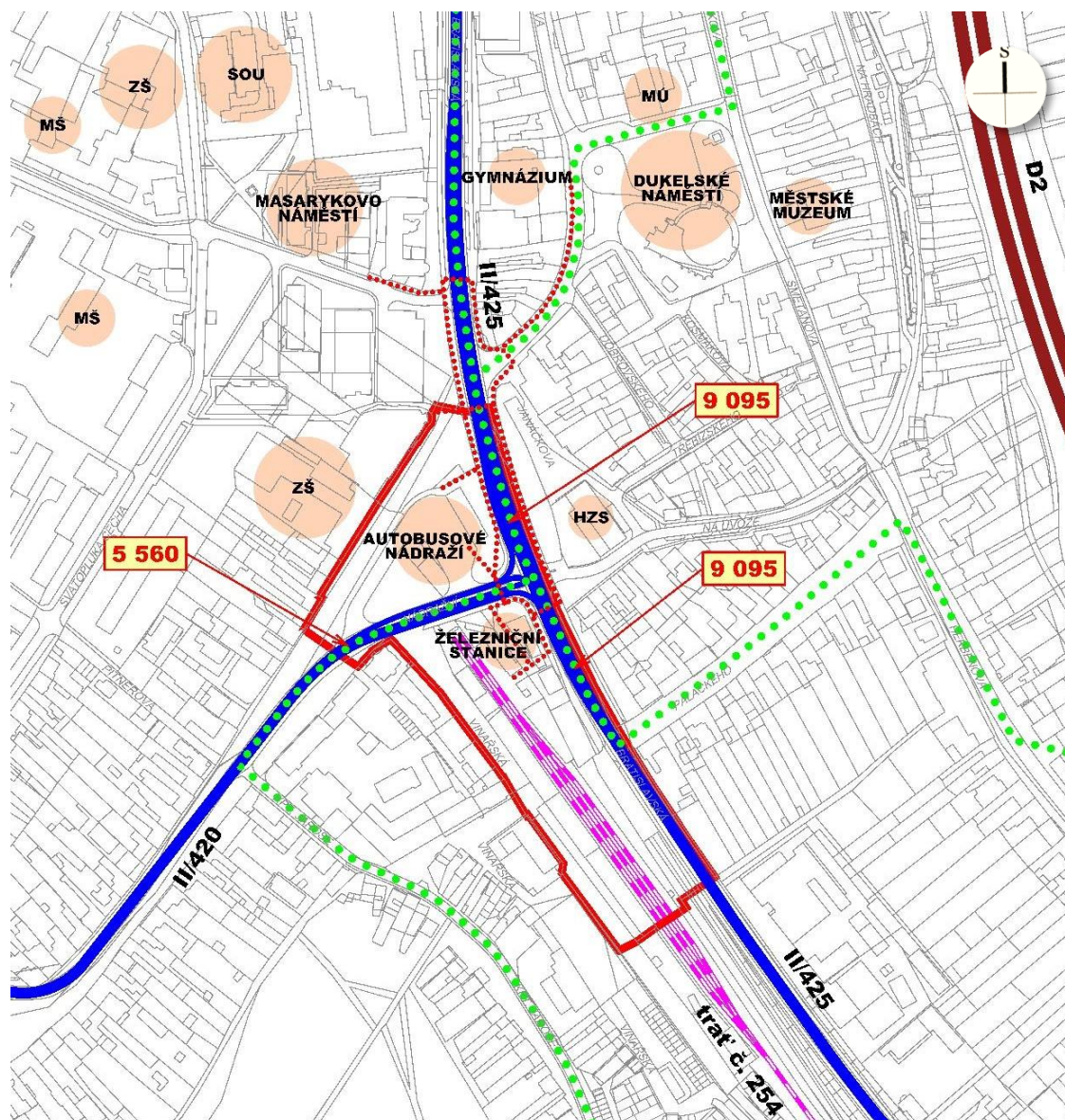
- katastrální mapa dotčeného území (formát dgn) - ČÚZK 2016;
- letecký snímek dotčeného území (formát tif);
- hranice řešeného území (formát dgn);
- výškopis dotčeného území (formát dgn) - pro měřítko 1 : 5 000;
- ÚP Hustopeče (formát tif, pdf a shp) – 10/2013;
- Návrh Změny č. 1 ÚP Hustopeče (projednávaná dokumentace) - 05/2016;
- Územně analytické podklady ORP Hustopeče (formát shp) – aktualizace 2014;
- projektová dokumentace parkovacích ploch u železniční stanice zadaná městem Hustopeče (formát pdf) - v rozpracovanosti;
- informace o aktualizaci záplavového území Štinkovky (Povodí Moravy, Ing. Gimun);
- informace o trase zatrubnění vodního toku Štinkovky

Dále byly využity tyto podklady:

- Studie proveditelnosti „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna“ (SUDOP Brno, spol. s r. o., 08/2014);
- Přípravná dokumentace akce „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SŽDC, s. o. - projektant SUDOP Brno, spol. s r.o., k datu 02/2016);
- DÚR „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SŽDC, s. o. - projektant SUDOP Brno, spol. s r.o., k datu 06/2016);
- Hluková studie „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SŽDC, s. o. - projektant SUDOP Brno, spol. s r.o., k datu 06/2016).

## 2.1 Širší vztahy řešené plochy

Řešená plocha se nachází v centrální části města Hustopeče v blízkosti Dukelského náměstí a většiny významných společenských aktivit města, s kterými je propojena pěšími trasami vedenými podél krajských a místních komunikací. Územím procházejí dvě značené cyklistické trasy



Prostor je dopravně exponovaný díky křižovatce silnice II/425 a II/420. Tato křižovatka je světelně řízena. Dle údajů ŘSD byly při sčítání dopravy v roce 2010 naměřeny tyto intenzity dopravy:



**silnice II/425 – 9 095 vozidel/24 hodin**

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 6-0251) <span style="float:right">... význam zkratek</span>																	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	730	329	51	125	74	325	132	0	12	8	1 786	7 201	108	9 095		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		907	409	66	155	95	419	155	0	15	10	2 231	7 809	96	10 136		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		289	130	14	49	21	91	75	0	5	3	677	5 680	138	6 495		
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>												<b>TV</b>	<b>SV</b>				
Padesátirázová intenzita dopravy												218	1 110				
Špičková hodinová intenzita dopravy												243	917				
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>																	
Hodnota TNV													TNV	1 619			
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>												<b>OA</b>	<b>NA</b>	<b>NS</b>	<b>Celkem</b>		
Roční průměr intenzit, den (06-18)												5 769	1 133	357	7 259		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)												994	73	42	1 109		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)												546	129	51	726		
<b>Emise</b>												<b>OA</b>	<b>LNA</b>	<b>TNA</b>	<b>NS</b>	<b>BUS</b>	<b>Celkem</b>
Roční špičková hodinová intenzita dopravy												1 045	104	68	64	19	1 300
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>												<b>alfa</b>	<b>beta</b>	<b>gamma</b>	<b>PS</b>		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy												0.70	1.37	0.51	51:49		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>																	
Cyklistická doprava															C	111	

**silnice II/425 – 5 560 vozidel/24 hodin**

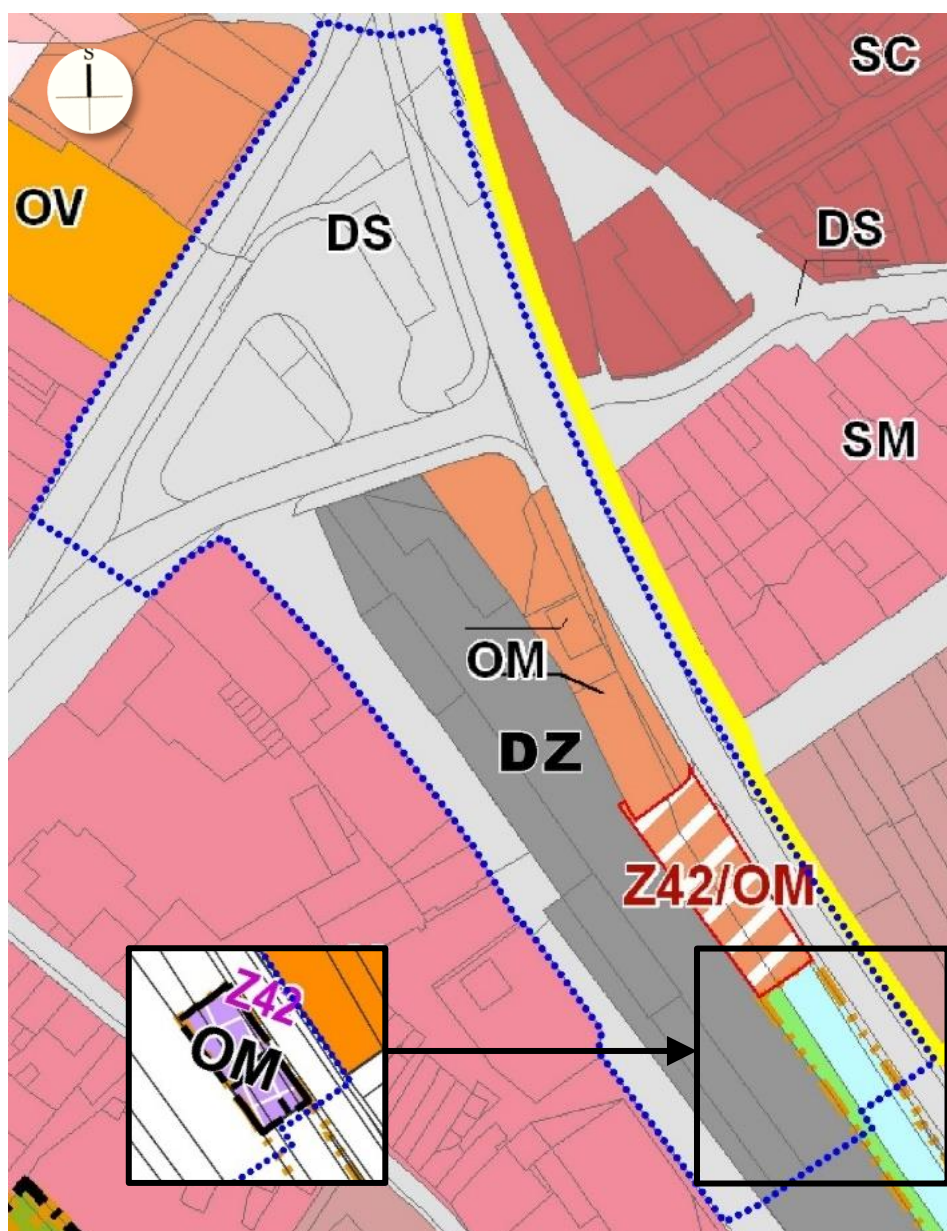
Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 6-4421) <span style="float:right">... význam zkratek</span>																	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	509	155	15	50	18	96	84	0	6	17	950	4 541	69	5 560		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		632	192	19	62	23	124	99	0	7	21	1 179	4 925	61	6 165		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		201	61	4	20	5	27	48	0	2	7	375	3 582	88	4 045		
<b>Hodinová intenzita dopravy</b>												<b>TV</b>	<b>SV</b>				
Padesátirázová intenzita dopravy												116	678				
Špičková hodinová intenzita dopravy												105	619				
<b>Těžká nákladní vozidla - TNV</b>																	
Hodnota TNV													TNV	610			
<b>Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty</b>												<b>OA</b>	<b>NA</b>	<b>NS</b>	<b>Celkem</b>		
Roční průměr intenzit, den (06-18)												3 651	699	103	4 453		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)												627	45	12	684		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)												332	77	14	423		
<b>Emise</b>												<b>OA</b>	<b>LNA</b>	<b>TNA</b>	<b>NS</b>	<b>BUS</b>	<b>Celkem</b>
Roční špičková hodinová intenzita dopravy												659	73	33	18	12	795
<b>Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy</b>												<b>alfa</b>	<b>beta</b>	<b>gamma</b>	<b>PS</b>		
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy												0.52	1.23	0.42	63:37		
<b>Intenzita cyklistické dopravy</b>																	
Cyklistická doprava															C	93	

Do křižovatky silnic II/425 a II/420 je zapojena místní komunikace v ulici Na Úvoze, ze které je realizován výjezd ze stanice HZS Hustopeče.

V řešené ploše je autobusové nádraží a vlaková konečná stanice železniční trati č. 254 Šakvice – Hustopeče. Z dopravního hlediska je poloha železniční stanice a autobusového nádraží v bezprostřední návaznosti výhodná a vytváří dobré předpoklady pro vybudování integrovaného terminálu v rámci založeného IDS JMK. Z těchto důvodů také vznikl záměr na modernizaci a elektrizaci železniční tratě č.254.



## 2.2 Územní plán Hustopeče a řešená plocha



Hlavní výkres - ÚP Hustopeče a Návrh změny č. 1 ÚP Hustopeče – výřez pro řešenou plochu::

Pro řešenou plochu jsou v ÚP Hustopeče vymezeny 3 funkční typy plochy s rozdílným využitím území. V kapitole 6. Opatření obecné povahy, kterou je vydán ÚP Hustopeče, jsou pro tyto plochy stanoveny následující regulativy:

### OM - Občanské vybavení – komerční zařízení malá a střední

#### Hlavní využití:

- komerční občanské vybavení s nízkými nároky na dopravní obsluhu.

#### Přípustné využití:

- stavby pro občanskou vybavenost komerčního charakteru – obchodní, ubytovací, stravovací zařízení a zařízení nevýrobních služeb,
- stavby pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, a ochranu obyvatelstva,



- stavby související technické a dopravní infrastruktury (např. vedení a stavby technické infrastruktury, místní komunikace pro stavby hlavního a přípustného využití, chodníky apod.),
- trvalé bydlení správce nebo majitele staveb umístěné v rámci stavby hlavní,
- plochy parkovacích stání,
- veřejná prostranství a zeleň.

#### Nepřípustné využití:

- bydlení v rámci plochy Z42/OM,
- objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním a přípustným využitím.

#### Podmínečně přípustné využití:

- stavby veřejné technické infrastruktury přímo nesouvisející s hlavním využitím, pokud bude zachována funkce hlavního a přípustného využití,
- využití návrhových ploch Z16/OM a Z42/OM je možné, pokud jím nevzniknou nároky na omezení provozu na stávajících silnicích II. a III. tříd.

#### Podmínky prostorového uspořádání:

- u plochy Z42/OM je maximální přípustná výška objektů 2 nadzemní podlaží.

#### Další podmínky využití:

- u plochy Z42/OM bude v navazujících řízeních (nejpozději před vydáním územního rozhodnutí) prokázáno, že celková hluková zátěž na hranici funkční plochy nepřekročí hodnoty stanovených hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostory staveb.

### **DS - Dopravní infrastruktura – silniční**

#### Hlavní využití:

- silniční doprava.

#### Přípustné využití:

- pozemní komunikace včetně jejich součástí a příslušenství, areály údržby pozemních komunikací, protihluková opatření,
- stavby a zařízení stavebně související se stavbou hlavní (např. náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty apod.),
- dopravních stavby a zařízení stavebně nesouvisející se stavbou hlavní (např. železniční vlečky) protínající plochy silniční dopravy,
- čerpací stanice pohonných hmot,
- zařízení linkové osobní a hromadné veřejné dopravy, autobusová nádraží,
- odstavné a parkovací plochy,
- hromadné a řadové garáže,
- stavby technické infrastruktury nevyklučující hlavní využití,
- vodohospodářské stavby na vodních tocích a údržba vodních toků protínajících plochy silniční dopravy,
- doprovodná a izolační zeleň.

#### Nepřípustné využití:

- objekty, stavby a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním a přípustným využitím.

### **DZ - Dopravní infrastruktura – železniční**

#### Hlavní využití:

- železniční doprava

#### Přípustné využití:

- stavby a zařízení železniční dráhy,
- stavby a zařízení provozně související s hlavním využitím, např. železniční stanice, přechody a přejezdy, provozní účelové objekty pro železniční dopravu, plochy pro nakládku a vykládku a jiné manipulační plochy související s provozem železnice,
- stavby a zařízení stavebně související se stavbou hlavní, např. náspy, zářezy, opěrné zdi, mosty a podobně,
- stavby technické a dopravní infrastruktury, např. vedení a stavby technické infrastruktury, místní komunikace pro stavby hlavního a přípustného využití, chodníky a podobně, nevyklučující hlavní využití,

- vodohospodářské stavby na vodních tocích a údržba vodních toků protínajících plochy drážní dopravy.

#### Nepřípustné využití:

- stavby a činnosti nesouvisející s hlavním, přípustným popř. podmíněně přípustným využitím.

#### Podmíněně přípustné využití:

- drobné služby a provozovny, které svým provozem negativně neovlivní funkci hlavního využití,
- stavby pro trvalé bydlení správce nebo majitele staveb.

### **2.3 Současný stav využití území**

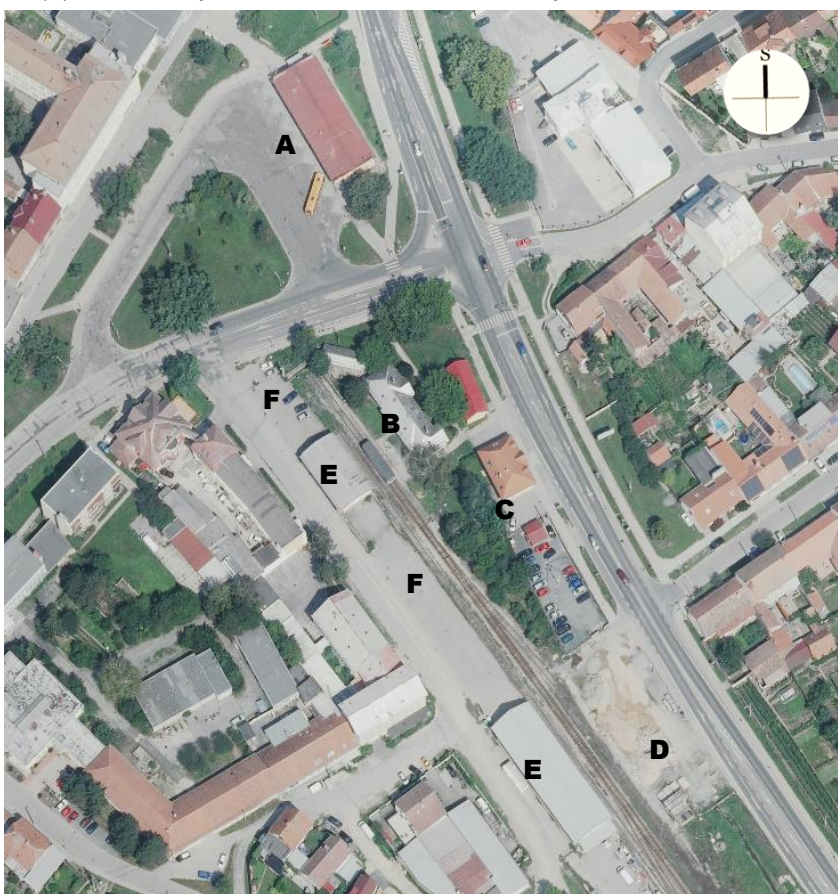
Řešená plocha je součástí dopravně exponované části města Hustopeče při křižovatce silnic II/425 a II/420. Do této křižovatky je napojena místní komunikace v ulici Na Úvoze, ze které je zajištěn výjezd ze stanice HZS Hustopeče.

V severní části území nad silnicí II/420 je umístěno autobusové nádraží (A).

V jižní části území pod silnicí II/420 je umístěna a vlaková konečná stanice železniční trati č. 254 Šakvice – Hustopeče (B), která je předmětem modernizace této trati.

Mezi železniční stanicí a silnicí II/425 jsou umístěny drobné objekty obchodního charakteru a plocha v současnosti využívaná jako autobazar (C). Jižním směrem pokračuje pás nevyužitého území, který přechází ve volný vodní tok Štinkovky (D).

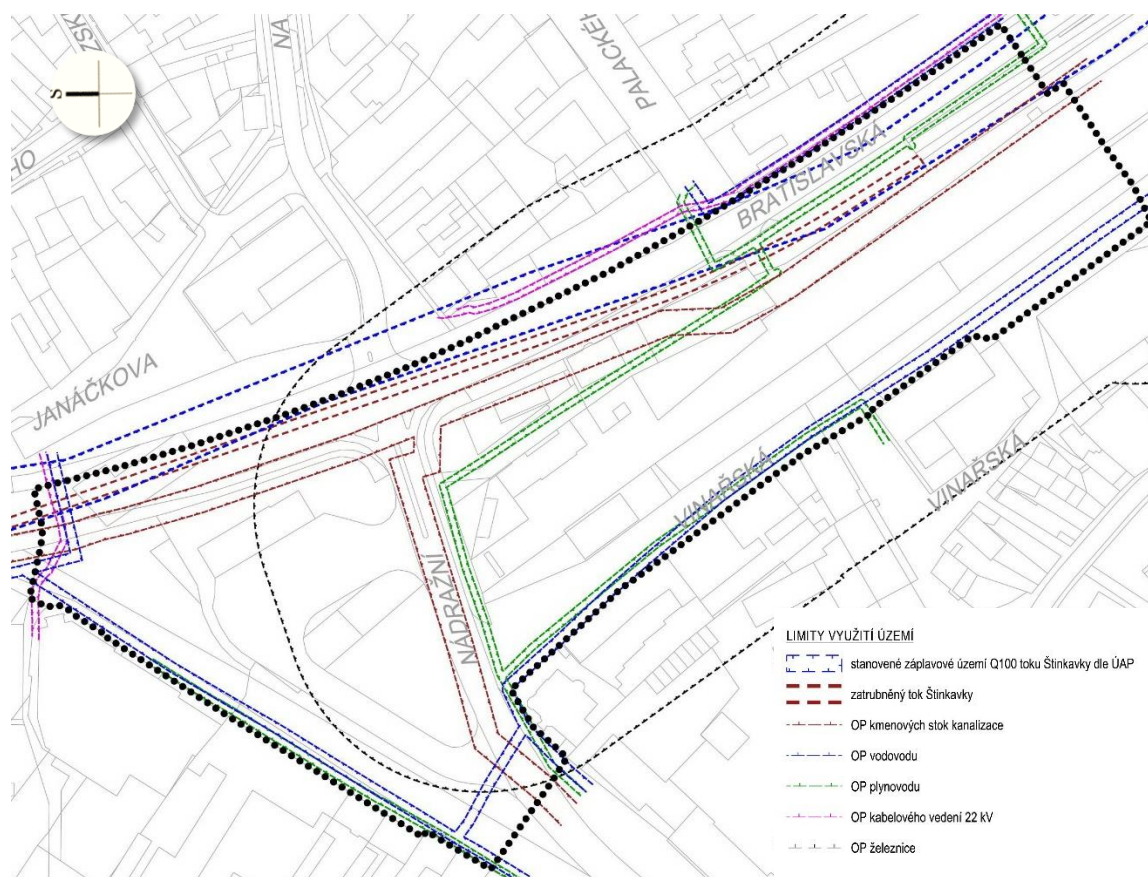
Plochy mezi železnicí a ulicí Vinařskou jsou částečně využity pro komerční plochy skladování - bývalé objekty železnice (E) a částečně jsou součástí neupraveného veřejného prostranství ulice Vinařské (F).



*Současné využití území*

## 2.4 Limity využití území

Limity využití území jsou v řešené ploše představovány:



Limity využití území

### Záplavové území toku Štinkavky Q100

Záplavové území toku Štinkavky bylo vyhlášeno OkÚ Břeclav 9. 3. 1993 pro úsek toku 1,95 až 11,6 km a bylo aktualizováno 1. 4. 2009. Toto záplavové území je vedeno i v ÚAP ORP Hustopeče a jeho vymezení bylo použito v územní studii.

V současnosti zpracovává Povodí Moravy podklad pro jeho aktualizaci, ale ke stanovení nového záplavového území zatím nedošlo. Dle informace pracovníka Povodí Moravy, zatrubněný tok Štinkavky není schopen pojmout srážkovou vodu Q100 a dojde k přelivu a mělkému zaplavení okolního terénu.

### Zatrubněný tok Štinkavky

Zaklenutí potoka bylo realizováno v roce 1962 (průběh zaklenutí není přesně zaměřen a technický stav zaklenutí není znám). V původním projektu je rozměr profilu 2,8 x 3,0 m v železobetonovém korytu s krytím asi 0,5 m. Nad zaklenutím je v současnosti vedena komunikace II/425 délky asi 750 m.

Vzhledem k značné délce zaklenutí vedeného pod silnicí II. třídy se je zřejmě nereálné uvažovat s celkovou rekonstrukcí zatrubnění a je nutno přiznat rozliv dle informací Povodí Moravy. V řešeném území je nutno posoudit stav zaklenutí a jeho únosnost v případě nového využití dle záměrů města pro vybudování parkoviště.

### OP kmenových stok kanalizace

V území se nachází kanalizační stoky DN 1 000 mm, které jsou uloženy v hloubce asi 4m pod upraveným povrchem a jejich ochranné pásmo činí 3,5 m od vnějšího líce potrubí na obě strany.

### OP vodovodu

Řešenou plochou procházejí vodovodní řady DN 100 mm. Ochranné pásmo vodovodu je 1,5 m na obě strany od vnějšího líce řady. Ochranné pásmo vodovodu je nutno respektovat.

OP kabelového vedení VN 22kV

Řešenou plochou procházejí podzemní kabely VN 22 kV. Ochranné pásmo kabelovodů je nutno respektovat.

OP STL plynovodu

Řešenou plochou procházejí STL plynové rozvody. Ochranné pásmo plynových rozvodů je nutno respektovat.

OP dráhy (železnice)

OP dráhy je stanoveno dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Každá stavba v ochranném pásmu dráhy musí být projednána se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací (SŽDC, s. o.). Rovněž i stavební činnosti nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu

Vzhledem k očekávaným zásahům do území je střet budoucího využití území s územními limity možno očekávat pouze v prostoru mezi plochami železnice a vedením silnice II/425. V ostatním území nebudou definované limity výstavbou dotčeny.



## 2.5 Záměry rozvoje

### A. Modernizace a elektrizaci železniční tratě č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna

Jedním ze záměrů na železniční dopravní infrastrukturu, které sleduje Jihomoravský kraj, je vedení přímých Os vlaků linky S3 v relacích Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno hl. n. – Židlochovice ve špičkách pracovního dne v intervalu 30 minut a Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno hl. n. – Hustopeče u Brna ve špičkách pracovního dne v intervalu 30 minut. V úseku Tišnov – Brno hl. n. – Hrušovany u Brna budou Os vlaky linky S3 obou relací vytvářet společný špičkový interval 15 minut. V současné době je část vlaků linky S3 na trati Břeclav – Brno hl. n. ukončena v Šakvicích a v Hrušovanech u Brna. Ukončit silné páteřní linky v regionálních centrech Hustopeče u Brna a Židlochovice je z hlediska přepravního potenciálu koncových bodů mnohem výhodnější. To potvrzuje i přepravní prognóza podložená dopravním modelem v koncepčních materiálech JMK a ve zpracované studii proveditelnosti pro stavbu Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna.

Předpokládá se, že po realizaci této stavby bude v úseku Šakvice – Hustopeče u Brna přepravní proud v roce 2025 až 2 250 cestujících/den v obou směrech a v roce 2047 až 2 400 cestujících/den v obou směrech.

Základní koncepční dokument zabývající se modernizací tratě č. 254 je „Studie proveditelnosti – Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna“ (SUDOP BRNO, spol. s r. o. - 08/2014). Dokument sloužil k posouzení celého záměru a byl podkladem pro výběr varianty řešení. Dopravní technologie byla posuzována v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu. Vzhledem k oddalujícímu se termínu realizace přestavby ŽUB je řada staveb přesouvána ze střednědobého horizontu do krátkodobého horizontu a ve střednědobém horizontu se teprve předpokládá realizace přestavby ŽUB.

Z hlediska celkové efektivity řešení byla doporučena varianta 2. Všechny varianty vycházely z předpokladu Modernizace a přestavby ŽUB Brno.

V předmětné stavbě jsou navrženy úpravy částečná rekonstrukce železniční stanice Šakvice, komplexní rekonstrukce železniční stanice Hustopeče u Brna a modernizace a elektrizace traťového úseku Šakvice – Hustopeče u Brna. V železniční stanici Šakvice byla provedena úplná změna konfigurace obou zhlaví. Nově je umožněno přejet ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna a ve směru opačném. V železniční stanici Šakvice jsou navrženy čtyři průběžné dopravní koleje s nástupními hranami, ze kterých jsou umožněny jízdy do všech směrů. Užitečné délky předjízděných kolejí jsou zvětšeny na 800 m. V železniční stanici Hustopeče u Brna jsou navrženy dvě kusé dopravní koleje s nástupními hranami.

Výsledná cestovní doba vlaků Os linky S3 v krátkodobém horizontu je v obou směrech 42,5 min. u vlaků předjížděných v Hrušovanech u Brna vlaky Ex a 39,5 min. u vlaků, které nejsou předjížděny. Oproti současné cestovní době při přestupu na R nebo Sp vlaky linky R5 v Šakvicích tak nedochází k celkovému zkrácení. V případě porovnání s vlaky, které budou v Hrušovanech u Brna předjížděny vlaky Ex, se jedná o prodloužení cestovní doby.

Ve střednědobém horizontu však bude odstraněno předjíždění vlaků Os linky S3 v Hrušovanech u Brna a bude realizována přestavba ŽUB. Celkovým zvýšením počtu vlaků budou vlaky relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna projíždět zastávky Popovice u Rajhradu a Vojkovice nad Svratkou. Výsledná cestovní doba se tak dostane na hodnotu v obou směrech 35 min. Oproti současné cestovní době při přestupu R nebo Sp vlaky linky R5 tak dochází ke zkrácení až o 5 min ve směru Hustopeče u Brna – Brno hl. n. a o 2 min. ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

V dlouhodobém horizontu budou Os vlaky linky S3 opět zrychleny střídavým projížděním zastávek Pouzdřany a Popice. Výsledná cestovní doba se tak dostane na hodnotu v obou směrech 33,5 min. Oproti současné cestovní době při přestupu R nebo Sp vlaky linky R5 tak dochází ke zkrácení až o 6,5 min ve směru Hustopeče u Brna – Brno hl. n. a o 3,5 min. ve směru Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

Tabulka 46 Porovnání variant z hlediska dopravní a provozní technologie

Varianta	Varianta 0	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Zajištění relace Hustopeče u B. – Brno	přestup v Šakvicích z linky S3 na linku S51	přímo linkou S3 (hybridní vozidla)	přímo linkou S3	přímo linkou S3
<b>Cestovní doba</b>				
Krátkodobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	39,5	41,5/46,5	41,5/46,5	40,5/45,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	37	42/46,5	42/46,5	41/45,5
Interval	60´	~ 30´	~ 30´	~ 30´
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	-	00-00, 30-30	00-00, 30-30	00-00, 30-30
Střednědobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	48	35,5	35,5	34,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	48	35,5	35,5	34,5
Interval	30´	30´	30´	30´
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	00-00, 30-30	15-15, 45-45	15-15, 45-45	15-15, 45-45
Střednědobý horizont s VRT a dlouhodobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	48	35,5	35,5	34,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	48	35,5	35,5	34,5
Interval	30´	30´	30´	30´
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	15-15, 45-45	00-00, 30-30	00-00, 30-30	00-00, 30-30
<b>Posouzení kapacity v dlouhodobém horizontu</b>				
S <sub>0</sub> dopravních kolejí žst. Hustop. u B.	0,38	0,61	0,61	0,62
S <sub>0</sub> traťového úseku H. u B. – Šakvice	0,83	0,42	0,42	0,42

Modelové grafikonky vlakové dopravy byly sestaveny tak, aby byl u Os vlaků linky S3 dodržen 30´ interval relace Brno hl. n. – Židlochovice a 30´ interval relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna.

V krátkodobém horizontu jsou respektovány stávající časy příjezdů a odjezdů do Brna hl. n., případně jsou mírně posunuty. Jsou však doplněny každou hodinu dva Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Židlochovice tak, aby výsledný interval v úseku Hrušovany u Brna – Brno hl. n. byl přibližně 15 minut. Část Os vlaků linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna je zpomalována vlivem předjíždění vlaky Ex v Hrušovanech u Brna. Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna jsou urychleny v úseku Vranovice – Šakvice střídavým projížděním zastávek Popice a Pouzdřany.

Od střednědobého horizontu jsou učiněna všechna možná opatření, aby celková cestovní doba Os vlaků linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna byla co nejkratší. Abychom eliminovaly předjíždění Os vlaků v Hrušovanech u Brna, byla navržena systémová osa v Hustopečích u Brna a v Židlochovicích posunuta o 15 minut. Vzhledem k nutnosti dodržet provozní interval v Šakvicích je zrušeno u vlaků Os linky S3 střídavé projíždění zastávek Pouzdřany a Popice. Vlaky Os linky S3 relace Brno hl. n. – Hustopeče u Brna jsou ovšem urychleny v úseku Modřice – Hrušovany u Brna projížděním zastávek Popovice u Rajhradu a Vojkovic nad Svratkou, které jsou obsluhované všemi Os vlaky linky S3 relace Brno hl. n. – Židlochovice. Ke zkrácení cestovních dob přispívá i realizovaná přestavba ŽUB.

V dlouhodobém horizontu je systémová osa v Hustopečích u Brna a v Židlochovicích 00-00 a 30-30. Vlaky Os linky S3 jsou urychleny v úseku Modřice – Hrušovany u Brna projížděním zastávek Popovice u Rajhradu a Vojkovic nad Svratkou a v úseku Vranovice – Šakvice střídavým projížděním zastávek Pouzdřany a Popice.

**Návrh železniční stanice Hustopeče u Brna**

Navržené řešení "Modernizace a elektrizaci železniční tratě č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna" předpokládá tyto zásady řešení železniční stanice Hustopeče:

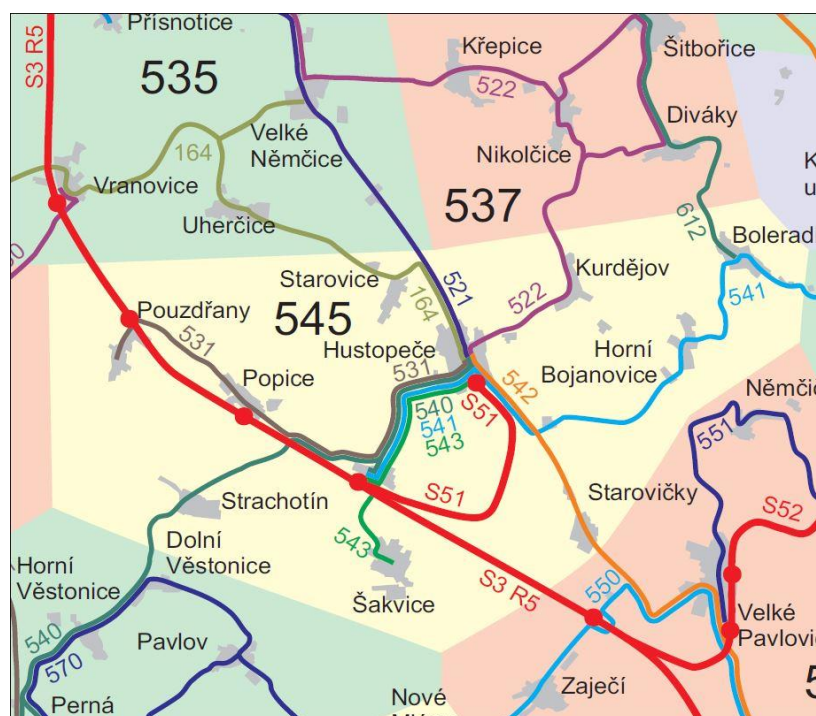
- Situování dvou kusů dopravních kolejí s nástupištními hranami délky 170 m (přizvednuté o 90 cm oproti stávajícímu stavu). Užitečná délka těchto kolejí vychází z délky nástupní hrany vnějších nástupišť a potřebných rezerv přičtených k oběma koncům nástupišť. Výhybka, která rozvětňuje tyto dvě kusy dopravní koleje č. 1 a č. 2 umožňuje rychlost 60 km/h do obou větví. Jelikož se jedná o koncovou železniční stanici, je z bezpečnostních důvodů před stanicí rychlostníkem rychlost omezena na 60 km/h. Ve stanici je před nástupišti ve směru stoupajícího staničení navržena průběžná manipulační kolej č. 2 o užitečné délce 124 m.
- Budova zastávky má dvě části – obytnou a veřejnou. Veřejná část bude v rámci stavby adaptována. V této části zůstane původní pouze WC pro cestující. V ostatních prostorách vznikne stavědlová ústředna ZZ, zdroje ZZ, rozvodna NN, DŘT, sdělovací zařízení, dopravní kancelář + pokladna a malá čekárna. Budova je v majetku SŽDC.
- Sadové úpravy - budou upraveny nebezpečné plochy kolem budov železniční stanice a nástupišť, zejména po demolicích. Plochy budou zatravněny a osázeny stromy a keři, osázeny budou lavičky a odpadkové koše.
- Pro uvolnění staveniště bude nutno demolovat tyto budovy v k.ú. Hustopeče:
  - zděná průmyslová budova (p. č. 1248),
  - zděný sklad (na p. č. 1247),
  - obytná budova vedle budovy zastávky.
- Hlavní přístup cestujících do prostoru železniční stanice bude z čela (za zarážedly) od autobusového nádraží. Tento prostor bude zastřešen včetně schodišť a přístupových ramp. Zastřešení bude sloužit jako ochrana čekajících cestujících a informačního zařízení před nepřízní počasí, bránit zasněžení schodišť a ramp.

**V současnosti je zpracována DÚR „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SUDOP Brno, spol. s r.o.,06/2016) podrobně řešící problematiku přestavby železniční stanice. Zásady z této dokumentace byly převzaty do řešení územní studie.**



Dopady navrhovaného řešení do systému hromadné dopravy

V souvislosti s projektem „Modernizace a elektrizace železniční tratě č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna“ dojde ke změnám v hromadné dopravě, a to jak v linkovém vedení vlaků, tak autobusů IDS.



Stávající systém IDS JMK

*Stávající linky - BUS:*

- 164** Hustopeče - Vranovice - Pohořelice - Loděnice - Olbramovice - Moravský Krumlov
- 521** Hrušovany u Brna - Židlochovice – Hustopeče
- 522** Hrušovany u Brna - Židlochovice - Šitbořice - Hustopeče
- 531** Hustopeče – Pouzdřany
- 540** Mikulov - Dolní Dunajovice - Strachotín - Hustopeče
- 541** Šakvice - Hustopeče - Boleradice - Klobouky u Brna - Velké Hostěrádky
- 542** Břeclav - Velké Bílovice - Velké Pavlovice – Hustopeče
- 543** Hustopeče - Šakvice

*Stávající linky - vlak:*

- S51** Hustopeče – Šakvice
- S3** Níhov - Tišnov - Brno hl.n. - Vranovice - Šakvice - Zaječí - Břeclav
- R5** Brno - Břeclav - Hodonín - Moravský Písek

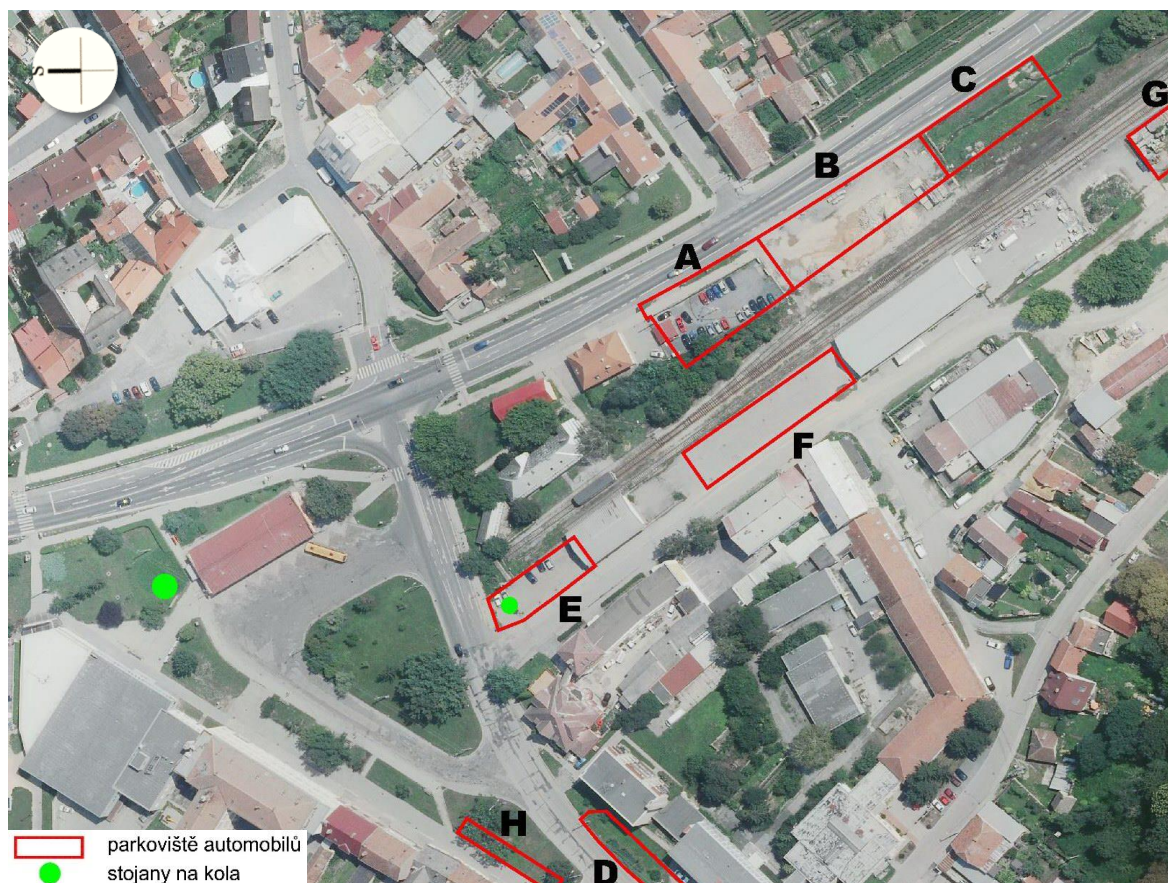
**Vazba Brno – Hustopeče u Brna bude zajištěno přímou vlakovou linkou S3 a to 2 páry osobních vlaků za hodinu.**

**Úpravy autobusových linek IDS v souvislosti s projektem:**

- 521** Hrušovany u Brna – Židlochovice – Hustopeče u Brna  
(zrušení 5 párů spojů v pracovní dny)
- 541** Šakvice – Hustopeče u Brna – Boleradice – Klobouky u Brna – Velké Hostěrádky  
(zrušena v úseku Hustopeče u Brna, autobusové nádraží – Šakvice, železniční stanice)
- 542** Břeclav – Velké Bílovice – Velké Pavlovice – Hustopeče u Brna  
(ve vztahu k železnici bude plnit funkci napaječe)



## B. Záměry města na výstavbu ploch pro odstavování vozidel



V souvislosti se zámerem modernizace železniční stanice vytipovalo město Hustopeče lokality v těsné blízkosti železniční stanice pro možnou realizaci parkovišť osobních automobilů a odstavování kol. V některých lokalitách město započalo projekční přípravu staveb parkovišť.

Celkem jde o 8 lokalit. V řešené ploše územní studie se nalézají 6 lokalit a to A, B, C, E, F a H.

Lokalita A, mezi plochou železnice a silnicí II/425, je v soukromém vlastnictví a je využívána jako autobazar. Město jedná s vlastníkem o odkupu těchto ploch.

Lokalita B navazující z jihu na lokalitu A, mezi plochou železnice a silnicí II/425, je ve vlastnictví města a v současnosti není využívána.

Lokalita C navazující z jihu na lokalitu B, mezi plochou železnice a silnicí II/425, je ve vlastnictví města a v současnosti je využívána jako otevřené koryto toku Štinkavky, které navazuje na zaklenutý tok říčky.

Lokalita E, při křižovatce ulic Nádražní a Viniční, je částečně v soukromém vlastnictví a částečně ve vlastnictví města. Je využívána jako veřejné prostranství. Město jedná s vlastníkem o odkupu těchto ploch.

Lokalita F, při ulici Viniční, je ve vlastnictví města a je využívána jako veřejné prostranství.

Lokalita H, při ulici , je ve vlastnictví města a je využívána jako veřejné prostranství.

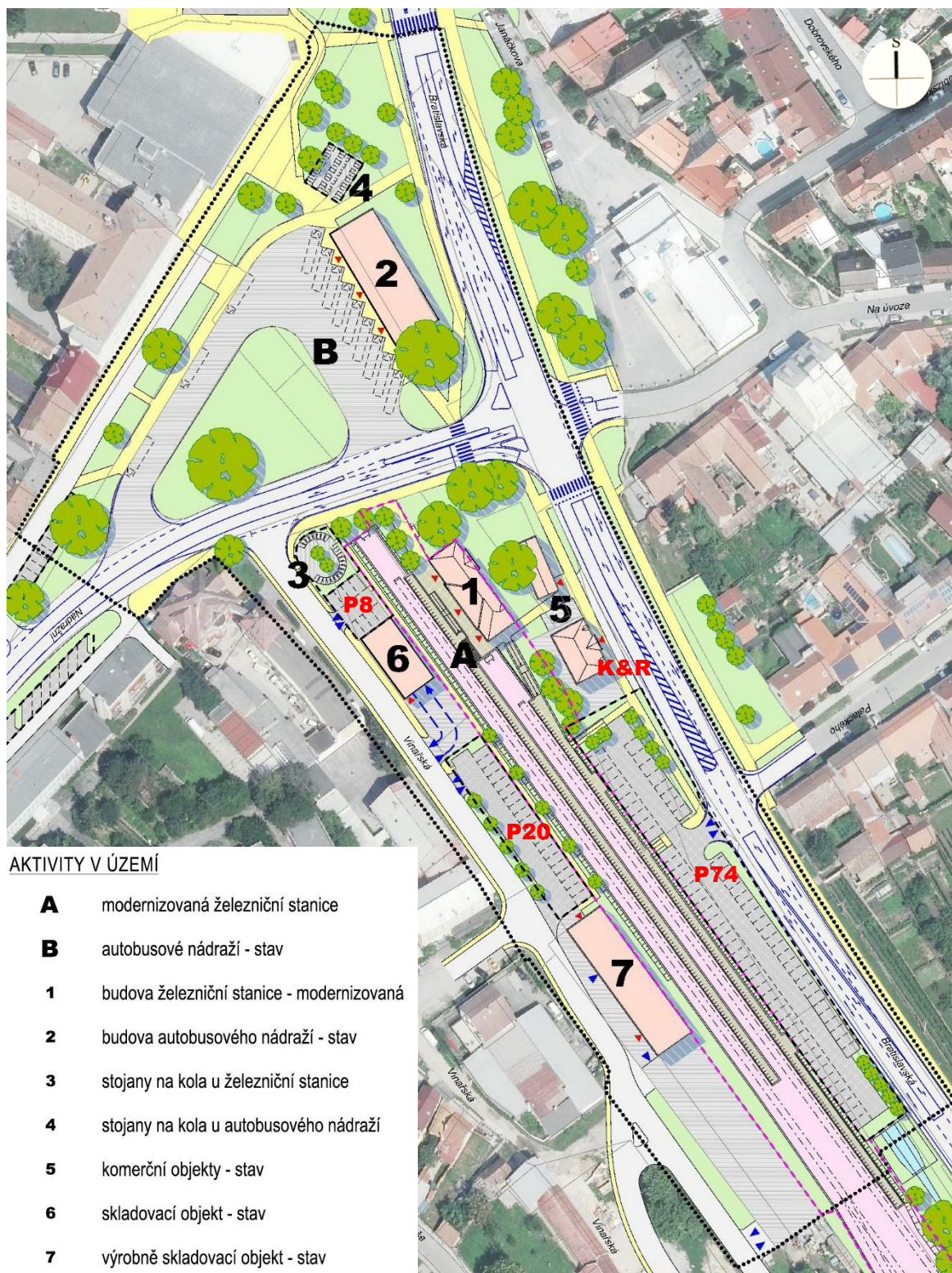
Zároveň město zvažuje i lokality pro umístění stojanů pro odstavování kol a to v lokalitě E pro parkoviště a při severní straně autobusového nádraží na pozemcích města využívaných jako veřejná zeleň. K této lokalitě město zvažuje možnost vést cyklistickou stezku propojující areály základních škol.



### 3.1 Návrh urbanistické koncepce

(viz Výkres 06 Urbanistická koncepce – námět prostorového uspořádání)

Územní studie zpřesňuje využití území stanovené územním plánem s cílem zajistit koordinaci záměrů v území pro vytvoření terminálu IDS ve městě, který vznikne po uskutečnění modernizace a elektrizaci železniční tratě č. 254.



#### AKTIVITY V ÚZEMÍ

- A** modernizovaná železniční stanice
- B** autobusové nádraží - stav
- 1** budova železniční stanice - modernizovaná
- 2** budova autobusového nádraží - stav
- 3** stojany na kola u železniční stanice
- 4** stojany na kola u autobusového nádraží
- 5** komerční objekty - stav
- 6** skladovací objekt - stav
- 7** výrobně skladovací objekt - stav

Koncepce navržená územní studií

## Železnice

Modernizace a elektrizaci železniční tratě č. 254 je zaměřena především na zkvalitnění regionální železniční dopravy. Jedním z výhledových záměrů Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je vedení přímých vlaků v relaci Brno – Hustopeče u Brna. V současné době je tato relace zajišťována přestupem v Šakvicích. Zvýšením technické úrovně tratě Šakvice – Hustopeče u Brna a její elektrizací bude možné zavést přímé spojení Brna s Hustopečemi u Brna. Realizací tohoto záměru dojde ke zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy, vedení vlaků v celé relaci v elektrické trakci a ke zlepšení přestupní vazby autobus - vlak v rámci přestupního terminálu Hustopeče u Brna. Tyto přímé vlaky Brno – Hustopeče u Brna budou ve špičkovém období pracovního dne vedeny v intervalech 30 minut.

Stavba navrhuje celkovou modernizaci a elektrizaci celé trati, jednofázovou trakční soustavou 25 kV, 50 Hz, včetně úprav obou stanic. V mezistaničním úseku Šakvice – Hustopeče u Brna bude rekonstrukce trati provedena převážně ve stávající ose koleje, s výjimkou dvou lokálních přeložek. Nejvyšší traťová rychlost je navržena na 90 km/h.

V rámci rekonstrukce je navržen nový železniční svršek. V celé délce rekonstruovaných kolejí je navrženo odvodnění pražcového podloží s vyústěním do stávajících recipientů. U jednotlivých železničních přejezdů je navržena rekonstrukce včetně zabezpečení železničních přejezdů novým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

V koncové železniční stanici Hustopeče u Brna jsou navrženy dvě kusé dopravní koleje s nástupištními hranami délky 170 m. Výhybka, která rozvětňuje tyto dvě kusé dopravní koleje č. 1 a č. 3 umožňuje rychlost 60 km/h do obou větví. Dále je ve stanici ještě před nástupišti navržena manipulační kolej č. 2.

Navržená koncepce respektuje záměr modernizace železniční stanice v stávajících plochách vymezených územním plánem pro železniční dopravu a vychází z DÚR „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SUDOP Brno, spol. s r.o.,06/2016).

## Terminál IDS

Těsná blízkost modernizované železniční stanice a autobusového nádraží v centru města vytváří podmínky pro funkčnost této dopravní stavby. Pro naplnění záměru je nezbytné vytvořit podmínky pro realizaci parkovacích ploch pro odstavování automobilů a kol. Dořešením nezbytných ploch pro automobilovou a cyklistickou dopravu může vzniknout plnohodnotný terminál IDS, který zkrátí jízdní dobu železniční dopravy mezi Hustopečemi a Brnem a zároveňlepší komfort dopravy. Dnešní hodinový interval bude nahrazen intervalem půlhodinovým.

## Parkoviště osobních automobilů a plochy pro odstavování kol

V návaznosti na modernizovanou železniční stanici jsou navrženy po západní a východní straně plochy železnice parkoviště pro osobní automobily.

Na západní straně železnice je navrženo parkoviště mezi železnicí a silnicí II/425 s kapacitou 74 parkovacích stání. Vjezd na parkoviště je zajištěn nájezdem naproti ulici Palackého. Nájezd a výjezd na silnici II/425 je usměrněn vodorovným silničním značením. Parkoviště je realizováno z 3 částí. Severní část je na soukromém pozemku a město jedná s vlastníkem o jeho odprodeji. Střední část ve vlastnictví města je v současnosti nevyužitá. Pod severní a jižní částí je veden zaklenutý tok Štinkovky. Jižní část ve vlastnictví města tvoří otevřené koryto toku Štinkovky a město uvažuje s prodloužením zaklenutí toku a využitím povrchu pro plochu parkoviště. Z parkoviště jsou vedeny nové chodníky, zajišťující přímou vazbu k železniční stanici a železničnímu nástupišti. Při silnici II/425 za křižovatkou před komerčními objekty je možno vybudovat 2 až 3 krátkodobá stání typu Kiss & Ride

Na východní straně od železnice při ulici Vinařské jsou navrženy 2 plochy parkovišť. Vjezd na parkoviště je zajištěn nájezdem z ulice Vinařské. Kapacita obou parkovišť je 28 parkovacích stání. Severní parkoviště při ulici Nádražní je částečně na pozemku města a částečně na soukromém pozemku (město jedná s vlastníkem o jeho odprodeji). S touto plochou souvisí i navrhovaná plocha pro odstavování kol při ulici Nádražní, kde město uvažuje s umístěním uzamykatelných boxů pro kola nebo cyklostanů. Na této ploše je možno umístit 23 parkovacích boxů nebo 40 cyklostanů. Jižní parkoviště při ulici Nádražní je na pozemku města. Pro



zajištění bezbariérového propojení parkovišť s železniční stanicí je podél plochy železnice navržen pěší chodník, který bude realizován v souvislosti s modernizací železniční stanice. Toto řešení je nutno vnímat jako první etapu. Ve výhledu bude účelné pěší vazby realizovat prostřednictvím chodníků podél ulice Vinařské.

Při ulici Nádražní mimo řešenou plochu jsou navržena ještě dvě menší parkoviště s kapacitou 25 parkovacích stání s nájzdem z ulice Nádražní.

Při autobusovém nádraží je navržena plocha pro odstavení kol umožňující umístit asi 52 cyklostanů. K této ploše je navržena cyklistická stezka propojující areály základních škol. Konkrétní umístění a počet stání pro kola bude řešeno následnou projektovou dokumentací.

#### Autobusové nádraží

Severně od železniční stanice se nachází autobusové nádraží. Nádraží je napojeno na sil. II/420 vjezdem a výjezdem. Poloha i plocha AN jsou stabilizovány, nepředpokládá se jeho zvětšení. Z provozního hlediska a z hlediska bezpečnosti provozu však není vhodné šikmé řazení vozidel u nástupních hran s nutností výjezdu couváním. Toto řešení má historický původ a klade nejmenší nároky na velikost ploch, z hlediska dnešních předpisů však již není vhodné ani z provozního hlediska. Umožňuje nástup pouze předními dveřmi a tento způsob řazení se doporučuje pouze pro nadregionální dopravní uzly. Územní studie autobusové nádraží považuje za stabilizované. V situaci dopravního řešení je přesto naznačena jedna z možností úpravy organizace dopravy autobusového nádraží.



*Námět úpravy autobusového nádraží*

#### Komerční objekty

V bezprostřední návaznosti na modernizovanou železniční stanici a navrhované parkoviště při silnici II/425 jsou zachovány dva malé komerční objekty. Tyto objekty současnou nabídkou neodpovídají charakteru lokality a v budoucnu s velkou pravděpodobností dojde k jejich těsnějšímu provázání s železniční dopravou (např. možnost občerstvení a služeb pro cestující).

Mezi navrženými plochami parkovišť při ulici Vinařské je zachován stávající skladovací objekt i s příjezdovou rampou, který je v soukromém vlastnictví. Výhledově je možno předpokládat, že i tyto plochy bude možno využít pro potřeby parkování (16 parkovacích míst) nebo odstavení kol. Toto využití je závislé na budoucích dohodách mezi vlastníkem a městem. Důležitou roli také sehráje vývoji potřeb dopravy v klidu a to v souvislosti s atraktivitou přestupního terminálu.

#### Veřejná prostranství a veřejná zeleň

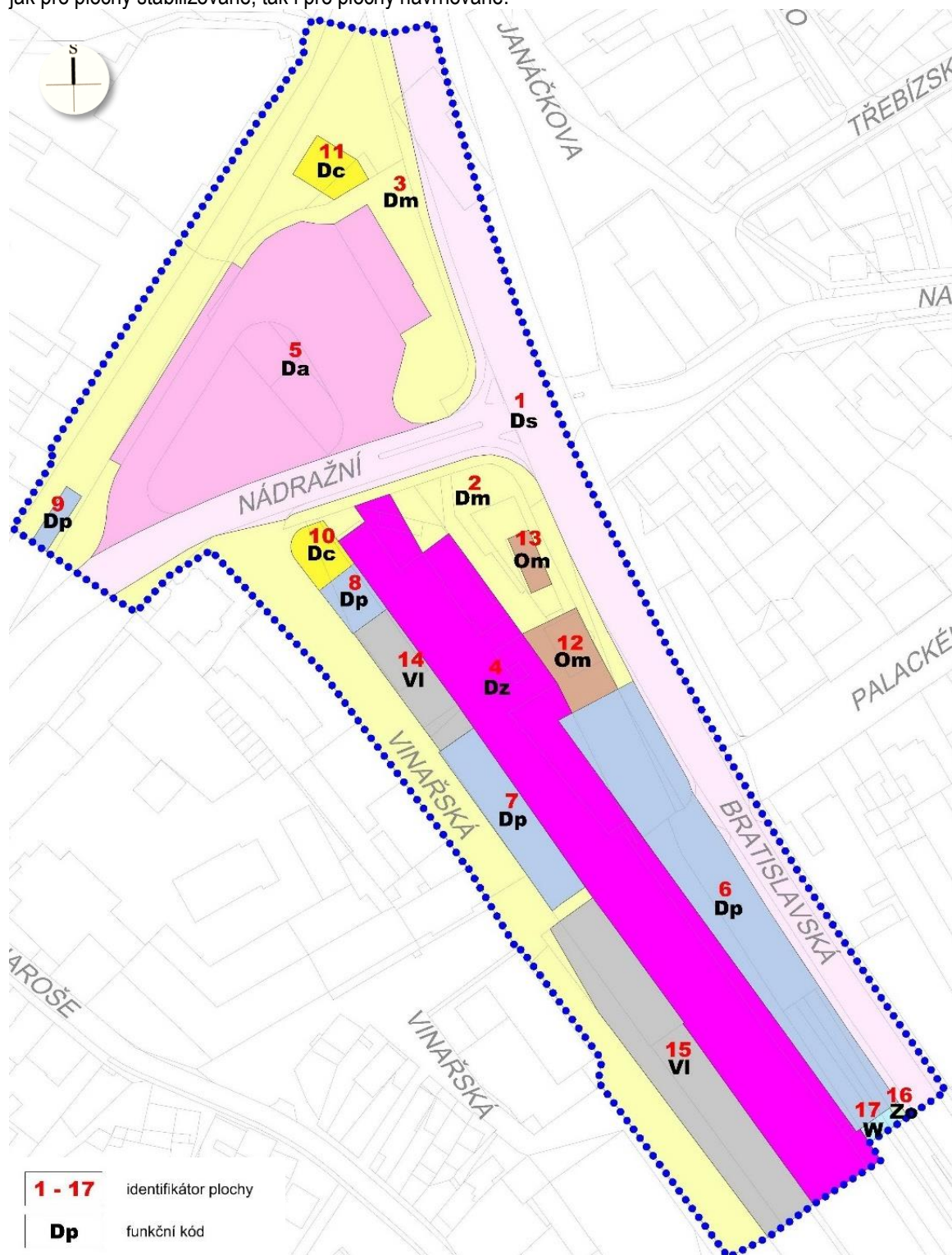
Stávající veřejná prostranství jsou navrhovaným řešením respektována. Návrh předpokládá jejich postupnou regeneraci při zlepšování městského mobiliáře a úpravě ploch veřejné zeleně. Dominantní plochy městské zeleně jsou kolem autobusového nádraží a severně od modernizované železniční stanice ve vazbě na zachované komerční objekty.



### 3.2 Návrh využití území

Pro zajištění navržené koncepce je území studií navrženo zpřesnění funkčních ploch územního plánu. Pro tyto plochy jsou též územní studií zpřesněny regulativy, které vycházejí z dikce regulativů územního plánu.

Celkem je navrženo 17 funkčních ploch. Plochy číslo 4, 6, 7, 8, 9, 10 a 11 jsou plochy navrhované a zbývající plochy číslo 1, 2, 3, 5, 12, 13, 14, 15, 16 a 17 jsou plochy stabilizované. Navržené regulativy jsou vztaženy jak pro plochy stabilizované, tak i pro plochy navrhované.



Navrhované využití území územní studií

## NÁVRH REGULATIVŮ FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

(viz Výkres 05 Urbanistická koncepce – návrh)

### **Ds – plochy dopravy – doprava silniční**

#### Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro stavby silnic II. třídy zajišťujících distribuci automobilové dopravy na území města. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou a izolační zeleň, stavby zajišťující technickou obsluhu pozemků a stavby technické infrastruktury.

#### Stavební využití ploch

Přípustné využití:

- pozemní komunikace silnic II. třídy včetně jejich součástí a příslušenství;
- stavby technické infrastruktury.

Nepřípustné využití:

- stavby inženýrských sítí, pokud nejsou zřizována pro potřeby silnice a jsou vedeny podélně s touto silnicí;
- stavby a vybavení, které nesouvisí se stanoveným přípustným stavebním využitím pozemků.

#### Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

### **Dm – plochy dopravy – plochy komunikací a prostranství místního významu**

#### Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro veřejná prostranství zajišťující dopravní a technickou obsluhu přilehlých pozemků. Zahrnují zejména pozemky pro stavby komunikací, stavby technické infrastruktury, stavby dotvářejících veřejná prostranství (chodníky, zastávky hromadné dopravy, městský mobiliář) a pozemky veřejné zeleně.

#### Stavební využití pozemků

Přípustné využití:

- stavby dopravní infrastruktury (místní a účelové komunikace, chodníky, cyklistické stezky, parkovací stání, atd.);
- stavby technické infrastruktury.

Podmíněně přípustné využití:

- drobné stavby a zařízení městského mobiliáře doplňující veřejné prostranství za podmínky, že svou funkcí a architektonickým výrazem a umístěním odpovídají významu a charakteru daného prostoru.

Nepřípustné využití:

- stavby, které nesouvisí se stanoveným přípustným a podmíněně přípustným stavebním využitím pozemků.

#### Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

### **Dz – plochy dopravy – doprava železniční**

#### Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro stavby a zařízení železniční dopravy. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou a izolační zeleň, chodníky, stavby zajišťující technologickou funkčnost staveb železnice a stavby technické infrastruktury.

#### Stavební využití ploch

Přípustné využití:

- stavby a zařízení železnice včetně jejich technologických součástí a příslušenství;
- stavby technické a dopravní infrastruktury sloužící železnici a jejímu provozu.

Podmíněně přípustné využití:

- stavby technické infrastruktury nesloužící přímo železnici při průkazu jejich nezbytnosti;
- drobné stavby a zařízení mobiliáře za podmínky, že svou funkcí a architektonickým výrazem a umístěním odpovídají významu a charakteru daného prostoru;
- umístění bytu správce v objektu výpravní budovy při splnění hygienických podmínek.

Nepřípustné využití:

- stavby a vybavení, které nesouvisí se stanoveným přípustným a podmíněně přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

- výška stavby výpravní budovy je jedno nadzemní podlaží;
- zastřešení objektu – sedlová střecha s možností využití podkroví.

### **Da – plochy dopravy – autobusová doprava**

Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro stavby a zařízení autobusové dopravy – autobusového nádraží. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou a izolační zeleň, chodníky, a stavby technické infrastruktury.

Stavební využití ploch

Přípustné využití:

- stavby a zařízení autobusového nádraží včetně jeho technických součástí a příslušenství;
- stavby technické a dopravní infrastruktury sloužící autobusovému nádraží a jejímu provozu.

Podmíněně přípustné využití:

- stavby technické infrastruktury nesloužící přímo autobusovému nádraží při průkazu jejich nezbytnosti;
- drobné stavby a zařízení mobiliáře za podmínky, že svou funkcí a architektonickým výrazem a umístěním odpovídají významu a charakteru daného prostoru.
- komerční využití výpravní budovy je přípustné, pokud nepřesáhne polovinu podlažní plochy, bude přímo sloužit cestující veřejnosti a nebude realizováno na úkor nezbytných ploch sloužících jako zázemí autobusového nádraží.

Nepřípustné využití:

- stavby a vybavení, které nesouvisí se stanoveným přípustným a podmíněně přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

- výška stavby výpravní budovy je jedno nadzemní podlaží;
- zastřešení objektu není předepsáno.

### **Dp – plochy dopravy – plochy parkovišť osobních automobilů**

Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro parkování osobních automobilů a to formou samostatně vymezených ploch pro tuto funkci. Dále zahrnují plochy chodníků a doprovodné veřejné zeleně.

Stavební využití pozemků

Přípustné využití:

- stavby parkovišť a jejich napojení na komunikační síť;
- stavby technické infrastruktury.

Nepřípustné využití:

- stavby, které nesouvisí se stanoveným přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

**Dc – plochy dopravy – plochy pro odstavování kol**Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro odstavování kol a to formou parkovacích uzamykatelných stojanů nebo boxů. Dále zahrnují plochy chodníků a doprovodné veřejné zeleně.

Stavební využití pozemků

Přípustné využití:

- stavby pro odstavování kol a jejich napojení na komunikační síť;
- stavby technické infrastruktury.

Nepřípustné využití:

- stavby, které nesouvisí se stanoveným přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

**Om – plochy komerčních aktivit – obchod**Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro stavby komerčního občanského vybavení s nízkými nároky na dopravní obsluhu. Dále pak zahrnují pozemky pro doprovodnou zeleň, chodníky a stavby technické infrastruktury.

Stavební využití ploch

Přípustné využití:

- stavby pro maloobchodní prodej a služby;
- stavby technické infrastruktury
- manipulační plochy a plochy pro odstavování vozidel.

Podmíněně přípustné využití:

- umístění bytu správce nebo majitele v objektu je možné pouze při splnění hygienických podmínek.

Nepřípustné využití:

- stavby a vybavení, které nesouvisí se stanoveným přípustným a podmíněně přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

- výška stavby je jedno nadzemní podlaží se sedlovou střechou s možností využití podkrovní nebo dvě nadzemní podlaží s plochou střechou.

**VI – plochy komerčních aktivit – skladování a lehká výroba**Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky pro stavby a zařízení pro lehkou výrobu a skladování se malými zdroji znečištění pro zajištění jejich provozu. Dále pak zahrnují pozemky manipulačních ploch, doprovodné zeleně, chodníků a staveb technické infrastruktury.

Stavební využití ploch

Přípustné využití:

- stavby pro lehkou výrobu, skladování a administrativu v případě, že negativní vlivy provozu s vazbou na dodržení zdravých životních podmínek nepřesáhnou hranici plochy;
- manipulační plochy a plochy pro odstavování vozidel;
- stavby technické infrastruktury.

Podmíněně přípustné využití:

- umístění bytu správce nebo majitele v objektu je možné pouze při splnění hygienických podmínek.



Nepřípustné využití:

- stavby a vybavení, které nesouvisí se stanoveným přípustným a podmíněně přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

- výška stavby je jedno nadzemní podlaží halového objektu.

### **Zo – plochy izolační zeleně**

Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky keřové a stromové zeleně, trvalé travní porosty, zatravněné příkopy a zasakovací pásy.

Stavební využití pozemků

Přípustné využití:

- stavby technické infrastruktury;
- stavby účelových komunikací vedených přes plochu nejkratším směrem.

Nepřípustné využití:

- stavby, které nesouvisí se stanoveným přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

### **W – plochy vodních toků**

Podmínky využití ploch

Zahrnují pozemky koryta vodních toků a plochy určené pro převažující vodohospodářské využití.

Stavební využití pozemků

Přípustné využití:

- stavby a opatření určená pro vodohospodářské využití;
- související vodohospodářské stavby;
- stavby technické infrastruktury;
- založení skladebných částí ÚSES.

Nepřípustné využití:

- stavby, které nesouvisí se stanoveným přípustným stavebním využitím pozemků.

Podmínky pro umístění a prostorové řešení staveb

Nejsou stanoveny.

### **OMEZUJÍCÍ PODMÍNKY PRO CELOU ŘEŠENOU PLOCHU**

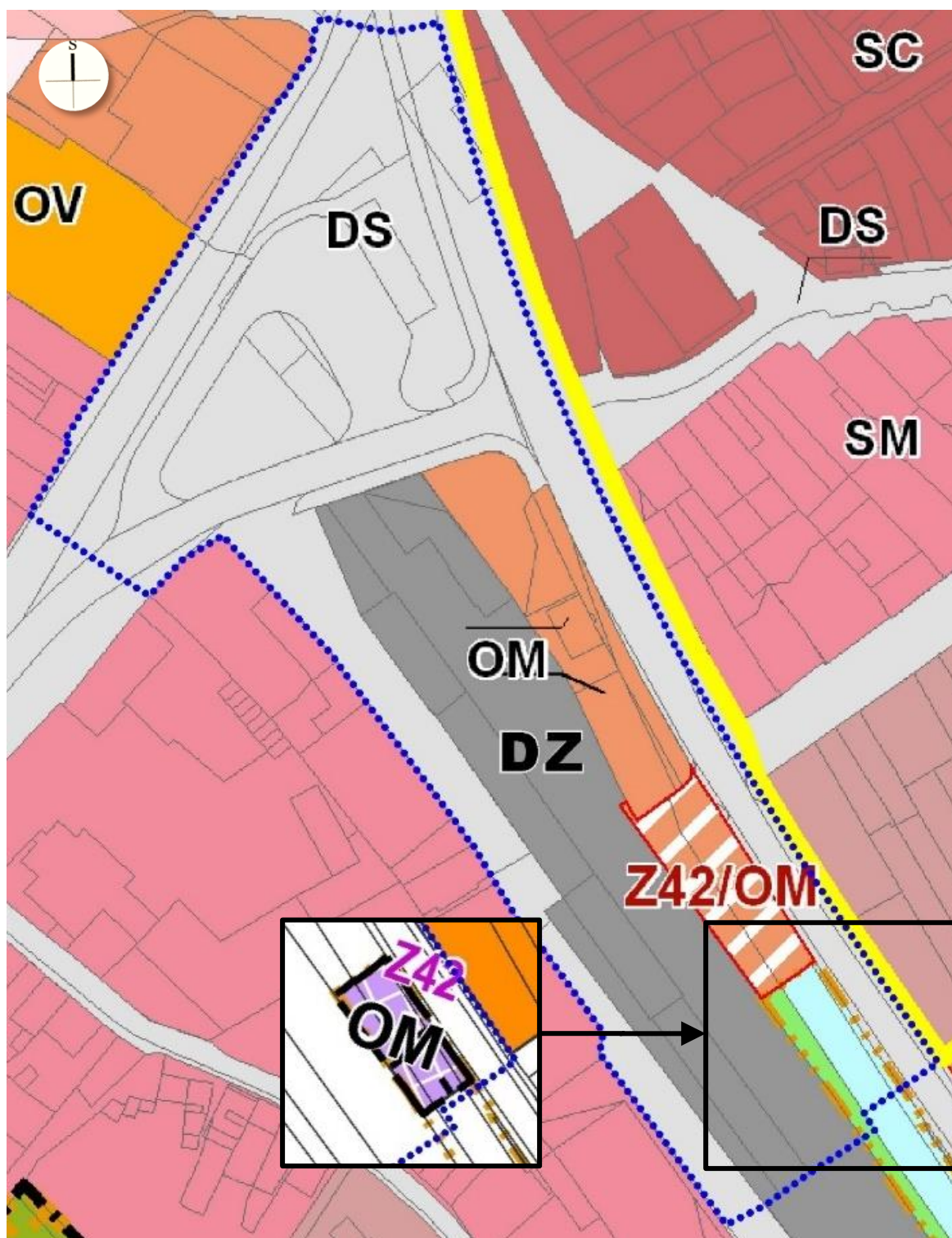
Celá řešená plocha územní studií se nachází v zájmovém území MO ČR - Ochranném pásmu radiolokačního zařízení, které je nutno respektovat podle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. V souladu s § 175 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu v řešeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu všech výškových staveb nad 30 m nad terénem, stavby tvořící dominanty v terénu (např. rozhledny), výstavbu a změny VVN a VN, výstavbu a změny letišť všech druhů včetně zařízení z důvodu ochrany zájmů vojenského letectva a stavby dopravní infrastruktury z důvodu ochrany zájmů vojenské dopravy jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany.

### **NÁVRH DALŠÍCH OMEZUJÍCÍCH PODMÍNEK PRO VYBRANÉ NÁVRHOVÉ PLOCHY**

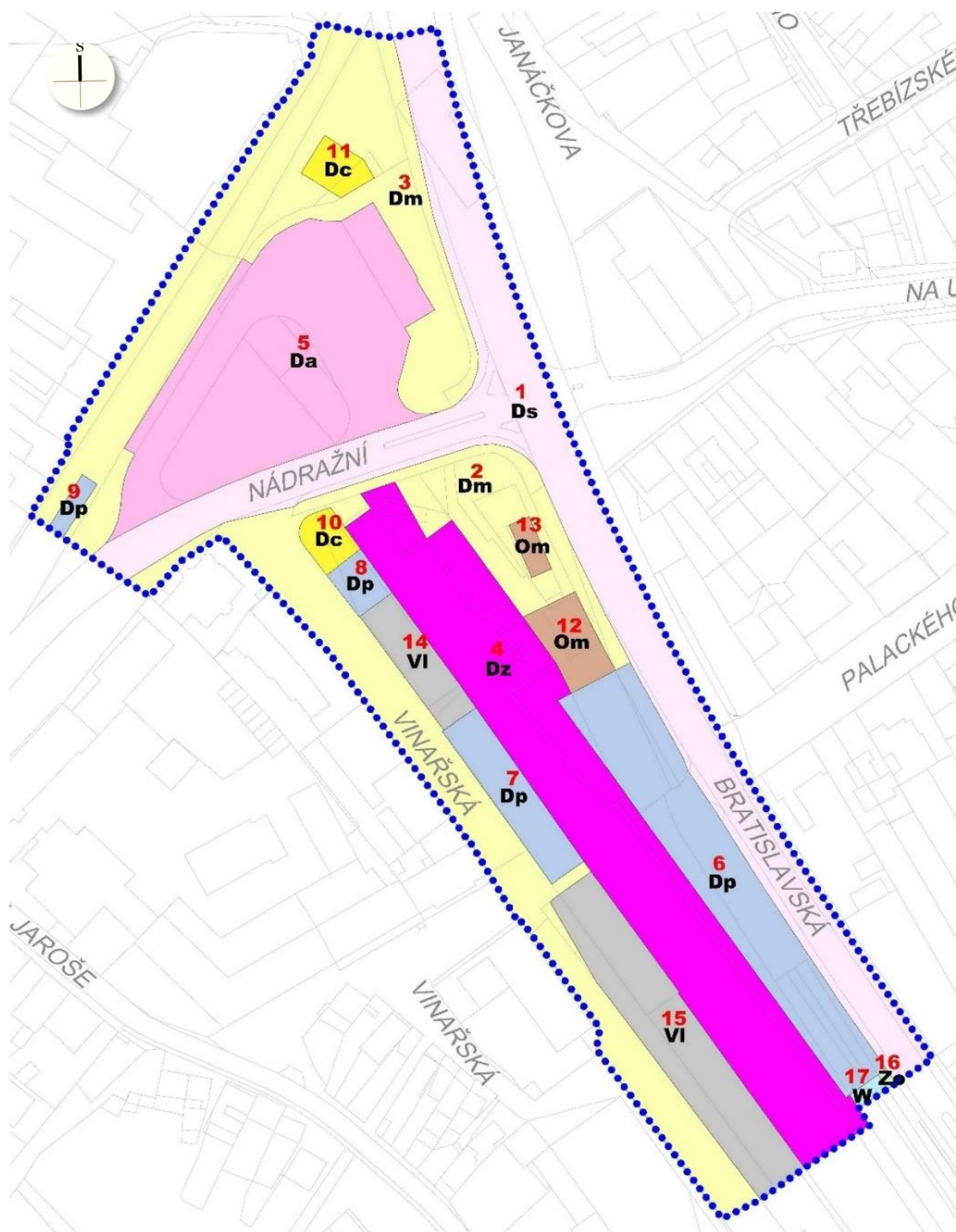
Pro návrhové plochy jsou uplatňovány tyto doplňující podmínky:

- Respektování zaklenutého úseku vodního toku Štinkovka - **plocha číslo 6**;
- Respektování stanoveného záplavového území vodního toku Štinkovka Q100 - **plochy číslo 4 a 6**;
- Respektování kmenových stok a jejich ochranných pásem - **plochy číslo 4 a 6**;
- Respektování sítě a OP STL plynovodu - **plocha číslo 6**.

**3.2 Soulad navrhovaného využití území s ÚP Hustopeče**



Hlavní výkres - ÚP Hustopeče a Návrh změny č. 1 ÚP Hustopeče – výřez pro řešenou plochu::



Návrh dle ÚS Hustopeče S8:

Porovnáním využití území územní studie S8 a územního plánu (včetně současnosti projednávané změny č. 1) je možno konstatovat, že **návrh územní studie je v souladu s územním plánem**. Regulativy územního plánu jsou citované v kapitole 2.2 a navržené regulativy ÚS jsou obsaženy v kapitole 3.2.

Plochy dle Územní studie S8			Plochy dle ÚP Hustopeče a změny č.1		Soulad navrženého využití území ÚS S8 s ÚP Hustopeče a změnou ÚP č. 1
ID	kód	popis	kód	popis	
1	Ds	plochy dopravy silniční	DS	dopravní infrastruktura silniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
2	Dm	plochy komunikací a prostranství místního významu	DS OM	dopravní infrastruktura silniční OV komerční zařízení malá a střední	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
3	Dm	plochy komunikací a prostranství místního významu	DS	dopravní infrastruktura silniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
4	Dz	plochy dopravy železniční	DZ	dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
5	Da	plochy dopravy autobusové	DS	dopravní infrastruktura silniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
6	Dp	plochy parkovišť osobních automobilů	OM	OV komerční zařízení malá a střední	regulativ ÚP a změny č. 1 umožňuje využití navržené regulativem ÚS
7	Dp	plochy parkovišť osobních automobilů	DZ	dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
8	Dp	plochy parkovišť osobních automobilů	DZ	dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
9	Dp	plochy parkovišť osobních automobilů	DS	dopravní infrastruktura silniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
10	Dc	plochy pro odstavování kol	DS DZ	dopravní infrastruktura silniční dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
11	Dc	plochy pro odstavování kol	DS	dopravní infrastruktura silniční	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
12	Om	plochy komerčních aktivit – obchod	OM	OV komerční zařízení malá a střední	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
13	Om	plochy komerčních aktivit – obchod	OM	OV komerční zařízení malá a střední	regulativ ÚP je v souladu s regulativem ÚS
14	VI	plochy komerčních aktivit – skladování a lehká výroba	DZ	dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
15	VI	plochy komerčních aktivit – skladování a lehká výroba	DZ	dopravní infrastruktura železniční	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS
16	Zo	plochy izolační zeleně	W	vodní a vodohospodářské plochy	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS - zpřesnění plochy
17	W	plochy vodních toků	W, ZO	ochranná a izolační zeleň.	regulativ ÚP umožňuje využití navržené regulativem ÚS - zpřesnění plochy



### 3.3 Návrh dopravního řešení

#### Širší vztahy

V řešeném území, na jižním okraji města Hustopeče, výrazně převažují dopravní funkce, které i předurčují výhledový potenciál jeho ploch. Nachází se zde křižovatka silnic II/425 Rajhrad – Břeclav a II/420 Hustopeče – Šakvice, železniční nádraží a autobusové nádraží. Kumulace dopravních funkcí na jedné straně způsobuje vyšší intenzity dopravy, na druhé straně poměrně komfortní možnosti přestupů mezi hromadnou autobusovou a železniční dopravou zvyšují z tohoto pohledu jejich atraktivitu. Ve výhledu předpokládané zkvalitnění a zkapacitnění železniční dopravy především ve vazbě na krajské město Brno tyto vazby ještě posílí.

Z hlediska širších dopravních vazeb je v současné době území stabilizované – nepředpokládají se přeložky tras krajských silnic ani úpravy dálnice D2.

Širší dopravní vztahy ovlivňují i výhledové řešení návrhové plochy - požadavky dopravy kladou nároky na úpravy dopravních ploch a zařízení, výstavbu odstavných plocha apod.

#### Dopravní řešení v území

(viz Výkres 07 Doprava – návrh)

#### Hromadná doprava osob

Návrh dopravního řešení v území sleduje především vzájemnou provázanost jednotlivých druhů dopravy tak, aby se co nejvíce zvýšila jejich atraktivita. Za základní prvek této snahy je nutno považovat především:

- zvýšení standardu hromadné dopravy (zkrácení dnešního hodinového intervalu vlakové dopravy na půl hodiny;
- zkrácení celkové doby cesty a tedy minimalizaci času nutného k uskutečnění přestupu, docházky vozidlo (kolo) – vlak, možnost kvalitního parkování vozidel a kol apod.

#### Autobusová doprava

V řešené ploše se nachází autobusové nádraží – z hlediska místní hromadné dopravy nejvýznamnější zařízení ve městě. Nádraží je napojeno na sil. II/420 vjezdem a výjezdem. Poloha i plocha AN jsou stabilizovány, nepředpokládá se jeho zvětšení.

Z provozního hlediska a především z hlediska bezpečnosti provozu však není vhodné šikmé řazení vozidel u nástupních hran s nutností výjezdu couváním. Toto řešení má historický původ a klade nejmenší nároky na velikost ploch, z hlediska dnešních předpisů však již není vhodné pro regionální dopravní uzly (nástup pouze předními dveřmi). Územní studie se plochou nádraží nezabývá, přesto je v situaci dopravního řešení naznačena jedna z možností úpravy organizace dopravy.

#### Železniční doprava

Připravované zkapacitnění a zkvalitnění železniční dopravy spolu s rekonstrukcí železniční stanice je jedním z důvodů zpracování této komplexní územní studie.

Problematikou přestavby železnice se podrobně zabývá v současnosti zpracovaná DÚR „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SŽDC, s. o. - projektant SUDOP Brno, spol. s r.o., 06/2016);

Předpokládá se daleko intenzivnější využití železniční dopravy s možností přestupu na dopravu autobusovou i individuální, tzv. systém „Park & Ride“. Tento způsob klade následně požadavky na dobré propojení zařízení pěšími trasami a možností celodenního odstavení osobních vozidel i jízdních kol.

### Individuální doprava

V rámci řešené plochy jsou navrženy nové odstavné plochy při východní a západní straně upravované železniční stanice.

Parkoviště na východní straně při silnici II/425 je navrženo pro 74 automobilů. Toto parkoviště navazuje na dva malé komerční objekty. Tyto objekty současnou nabídkou neodpovídají charakteru lokality a v budoucnosti s velkou pravděpodobností dojde k jejich těsnějšímu provázání s železniční dopravou (např. možnost občerstvení a služeb pro cestující).

Na západní straně od železnice při ulici Vinařské jsou navrženy 2 parkovací plochy celkem pro 28 automobilů a to na pozemcích, které jsou ve vlastnictví města nebo na pozemcích, kde město jedná s vlastníkem o jejich odkoupení. Mezi navrženými plochami bude zachován stávající skladovací objekt i s příjezdovou rampou, který je v soukromém vlastnictví. Výhledově je možno předpokládat, že i tyto plochy bude možno využít pro potřeby parkování (asi 16 parkovacích míst) nebo odstavování kol. Toto využití bude závislé na budoucích dohodách mezi vlastníkem a městem.

Při ulici Nádražní je možno realizovat další 2 parkovací plochy s kapacitou asi 25 parkovacích stání.

Při autobusovém i železničním nádraží jsou dále navrženy odstavné plochy (resp. uzamykatelná zařízení) pro jízdní kola. Při autobusovém nádraží navržená plocha umožňuje umístit asi 52 stání pro kola. Při vlakové stanici plocha umožňuje umístit 23 parkovacích boxů nebo 40 parkovacích stání. Konkrétní umístění a počet stání pro kola bude řešena následnou projektovou dokumentací.

Jednotlivé dopravní aktivity a zařízení jsou propojena chodníky pro pěší umožňujícími jejich vzájemné propojení v co nejkratší trase a vyhovující kvalitě. Tyto trasy jsou napojeny na přechody pro pěší přes krajské silnice především ve směru do centra města.

### Úpravy krajských silnic a místních komunikací

Polohy jak krajských silnic, tak místních komunikací, v území jsou stabilizovány a ani navrhované úpravy dopravního řešení v území si nevyžadají stavební úpravy těchto zařízení.

Pro zvýšení úrovně a především bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy však doporučujeme vyšší míru segregace cyklistické dopravy na krajských silnicích s očekávaným posílením tohoto druhu dopravy. Intenzity jak motorové, tak cyklistické dopravy, na ostatních místních komunikacích nedosahují hodnot, jež by si vyžádaly další úpravy jejich prostoru.

Při návrhu úprav cyklistických tras v řešeném území je nutno vycházet z širších vazeb komplexního řešení cyklistické dopravy a návaznosti na cyklotrasy v celém městě. Námi navržené řešení vychází ze stávajícího stavu cyklotras a jejich vztahu k dopravě motorové a pěší v návrhové ploše. Na krajských silnicích doporučujeme v trasách cyklistické dopravy (viz situace dopravního řešení) provést takové úpravy především vodorovného a svislého dopravního značení, jež umožní vést v dopravním prostoru cyklistickou dopravu v samostatných jednosměrných pruzích podél obruby komunikace s vazbou na úpravu režimu světelné signalizace. Ve stávajících profilech komunikací se toto řešení jeví jako možné na silnici II/425 (ulice Bratislavská) a v křižovatce s ulicí Nádražní. Na ulici Nádražní budou potom cyklisté upozorněni na tento provoz piktogramy.

Nově navrhovaná zařízení, odstavné plochy, vjezdy ke stávajícím areálům apod. budou na krajské silnice a místní komunikace napojovány dle platných předpisů za podmínek dodržení předepsaných rozhledů a budou povolovány rozhodnutím příslušného silničního úřadu.

### 3.4 Technická infrastruktura

(viz Výkres 08 Technická infrastruktura – návrh)

Řešenou plochou procházejí tyto sítě technické infrastruktury a jejich ochranná pásma:

- podzemní kabely VN 22 kV;
- rozvody STL plynovodu;
- vodovodní řady;
- kanalizační stoky jednotné kanalizace.

Navržená koncepce umístění sítí technické infrastruktury respektuje a v zásadě nenavrhuje žádnou podstatnou úpravu kromě ploch navrhovaných parkovišť při ulici Vinařské a mezi železnicí a silnicí II/425. Dále je upraven rozsah ploch modernizované železnice. U ostatních ploch nedojde k ovlivnění stávajících sítí výše jmenované technické infrastruktury.

#### Plocha modernizované železnice

Navrhovaná modernizace železniční stanice předpokládá vybudování 1. nástupiště železnice v ochranném pásmu kmenové kanalizační stoky, která je vedena podél levého břehu toku Štinkovky. Zároveň je navrženo odkanalizování kolejíště novou dešťovou kanalizací vedenou rovnoběžně s nástupištěm a její zaústění do volného toku Štinkovky na jihu území.

Detailní technické řešení bude předmětem následné projektové dokumentace.

#### Plocha navrhovaného parkoviště mezi železnicí a silnicí II/425

Parkoviště je umístěno nad zaklenutým tokem Štinkovky a v jižní části se předpokládá prodloužení tohoto zaklenutí v profilu stávajícího zaklenutí v délce asi o 39 m. Čelo vtoku bude stabilizováno betonovým křídlem šířky 500 mm se zavázáním do břehů. Koryto bude na konci zatrubnění odlážděno v délce 15 m. Únosnost stávající zaklenutí bude doložena v následné projektové dokumentaci.

Část parkoviště je budována v ochranném pásmu kmenové kanalizační stoky a dotýká se vedení STL plynovodu.

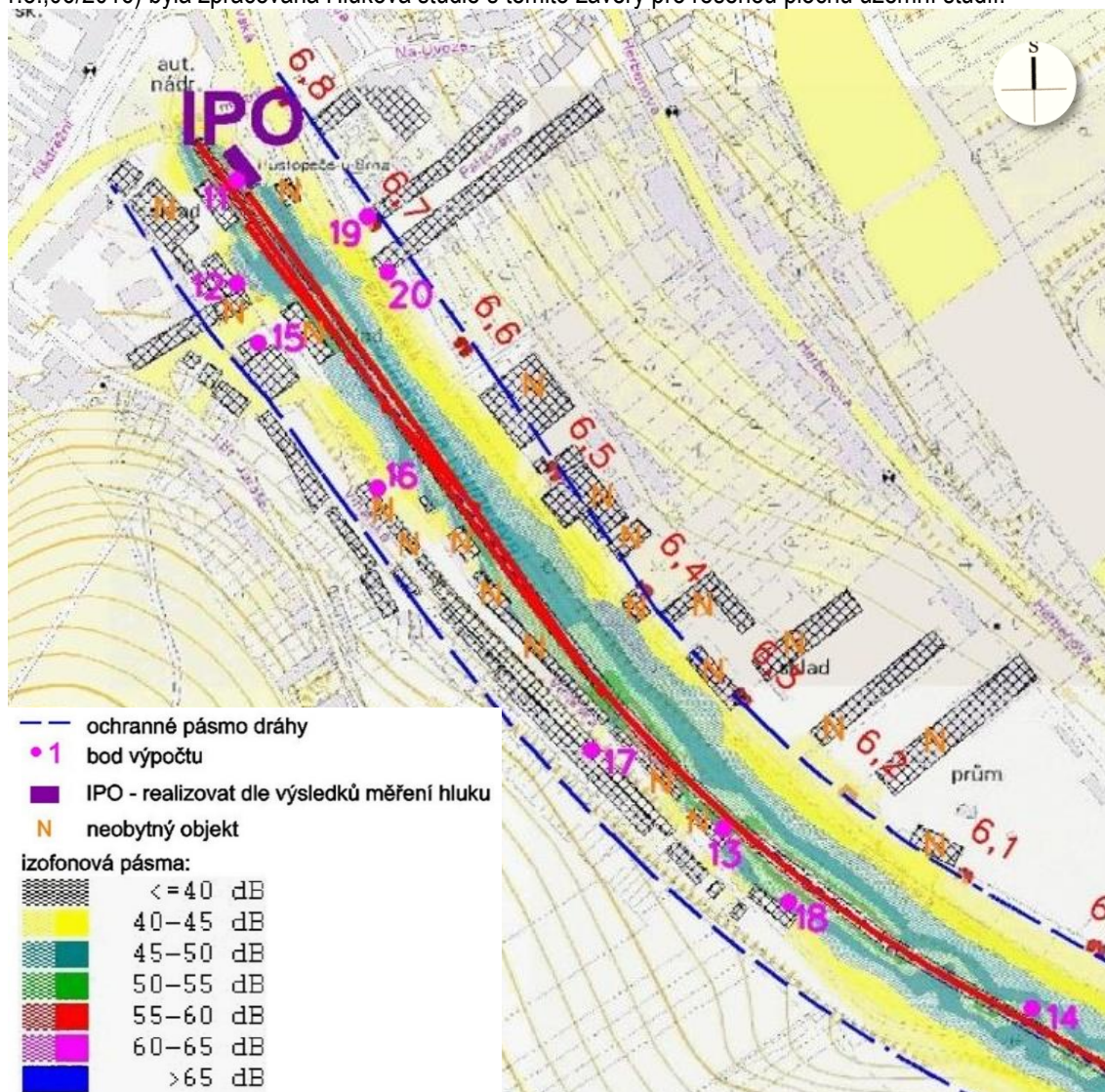
Odkanalizování parkoviště je navrženo dešťovou kanalizací s odlučovačem ropných látek, zaústěnou do volného toku Štinkovky na jihu území.

Plocha parkoviště je zasažena stanoveným záplavovým územím Q100 toku Štinkovky, které je v současnosti aktualizováno. Je možno očekávat, že v případě záplavy v parametrech Q100 dojde k mělkému přelivu vody do okolního území a zaplavení plochy parkoviště.

Detailní technické řešení bude předmětem následné projektové dokumentace.

#### 4.1 Dopady navrhovaného řešení z hlediska vlivu hlukového zatížení

V rámci zpracované DÚR „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče“ (SUDOP Brno, spol. s r.o., 06/2016) byla zpracována Hluková studie s těmito závěry pro řešenou plochu územní studií.



Izofonová pásma pro výhledový stav - noc

#### Citace závěru:

„Železniční trať č. 254, která v obci končí v železniční stanici, vede v souběhu se silnicí II/425. Tato silnice je frekventovaná a je dominantním zdrojem hluku v převážné části sledovaného území. V blízkosti železniční trati se nacházejí především skladové a výrobní objekty. Obytná zástavba je ve větší vzdálenosti (ulice Vinařská, Bratislavská), jedná se o 1 – 2 podlažní domy. Výjimku tvoří výpravní budova v železniční stanici, kde je umístěn jeden služební byt.

Jak ukazují výpočty v níže uvedené tabulce, nelze užít korekci pro starou hlukovou zátěž. V některých bodech dochází ke zhoršení hlukové situace. Jedná se o úsek, kde dojde k projevu plánovaného zvýšení rychlosti. V blízkosti železniční stanici kde vlaky zastavují, se toto navýšení rychlosti neprojeví a dojde k mírnému zlepšení situace vzhledem ke změně trakce na elektrickou a vzhledem ke kompletní obnově železničního svršku a spodku.



číslo	bod výpočtu		MINULOST 2000		STÁVAJÍCÍ 2016		VÝHLED 2025		LIMIT		rozdíly stávající - minulost		rozdíly výhled - stávající		poznámka
	popis	výška	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	DEN	NOC	
11	výpravní budova Hustopeče	1.NP	58,2	52,0	58,9	53,2	57,5	52,9	60,0	55,0	0,7	1,2	-0,7	-1,4	služební byt
12	Vinařská 970/2, Hustopeče	1.NP	46,6	40,5	47,3	41,6	46,0	41,4	60,0	55,0	0,7	1,1	-0,6	-1,3	
		2.NP	48,3	42,2	49,0	43,3	47,7	43,1			0,7	1,1	-0,6	-1,3	
13	měření: Bratislavská 1416/10, Hustopeče	3 m	54,9	49,1	55,6	50,1	58,4	53,7	60,0	55,0	0,7	1,0	3,5	2,8	měření, neobytné
14	měření: širá trat'	3 m	54,6	48,8	55,3	49,8	59,1	54,4	/	/	0,7	1,0	4,5	3,8	měření, širá trat'
15	Vinařská 863/3a, Hustopeče	1.NP	40,0	33,9	40,8	35,1	39,4	34,8	60,0	55,0	0,8	1,2	-0,6	-1,4	
		2.NP	42,1	36,0	42,9	37,2	41,6	37,0			0,8	1,2	-0,5	-1,3	
16	Vinařská 1410/16, Hustopeče	1.NP	41,9	35,9	42,6	37,0	42,1	37,5			0,7	1,1	0,2	-0,5	
		2.NP	43,9	37,9	44,6	39,0	44,2	39,6	60,0	55,0	0,7	1,1	0,3	-0,4	
		3.NP	45,7	39,8	46,5	40,9	46,2	41,6			0,8	1,1	0,5	-0,3	
17	Vinařská 170/47, Hustopeče	1.NP	39,8	34,0	40,6	35,1	42,3	37,8			0,8	1,1	2,5	1,7	
		2.NP	42,6	36,8	43,4	37,9	45,1	40,5	60,0	55,0	0,8	1,1	2,5	1,7	
18	Bratislavská 213/12, Hustopeče	1.NP	47,2	41,4	48,0	42,5	51,2	46,6	60,0	55,0	0,8	1,1	4,0	3,2	
19	Palackého 491/26, Hustopeče	2.NP	43,4	37,3	44,1	38,4	43,0	38,4	55,0	50,0	0,7	1,1	-0,4	-1,1	
20	Palackého 576/31, Hustopeče	1.NP	42,8	36,7	43,5	37,9	42,8	38,2			0,7	1,2	0,0	-0,7	
		2.NP	44,5	38,4	45,2	39,5	44,5	39,8	60,0	55,0	0,7	1,1	0,0	-0,7	

*Limitní hladiny hluku jsou tedy stanoveny na 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB mimo něj pro denní a noční dobu.*

*Vypočtené hladiny hluku leží v pásmu nejistoty výpočtu u bodu č. 13. Jedná se však o neobytný objekt, kde bylo provedeno měření hluku pro ověření modelu. Opatření se zde tedy nenavrhují.*

*Pro služební byt ve výpravní budově doporučujeme po dokončení stavby provést měření hluku uvnitř obytné místnosti směřované k trati a případně provést individuální opatření – výměnu oken (limit 45/35 dB). Vzhledem k tomu, že se jedná o koncovou stanici, kde vlaky zastavují a různě dlouhou dobu stojí, nelze přesně modelovat hlukovou situaci. Dle výpočtů je venkovní hluk těsně pod limitem.*

**Po dokončení stavby je předpoklad, že hluk z drážní dopravy nepřekročí stanovené limity u obytných objektů v okolí dráhy v Hustopečích ve venkovním chráněném prostoru staveb.**

**Pro byt ve výpravní budově se navrhuje provést ověřovací měření hluku uvnitř objektu během zkušebního provozu a dle výsledků případně provést IPO.“**

Pro řešenou plochu ze zpracované Hlukové studie vyplývá, že hluková zátěž z dopravní stavby nepřekročí hygienické limity hluku stanovené pro chráněný venkovní prostor a chráněné venkovní prostoty staveb.

Plocha se nalézá v ochranném pásmu dráhy, kde je limitní hladina hluku stanovena 60/55 dB pro denní a noční dobu. Vzhledem k charakteru plochy, s dominantním zastoupením funkcí dopravy a drobných komerčních ploch, není zde zastoupena funkce bydlení.

Pouze pro služební byt, umístěný ve výpravní budově železniční stanice, bude zřejmě nutno provést individuální protihluková opatření a to na základě ověřovacího měření hluku uvnitř objektu v době zkušebního provozu stavby.

#### **4.2 Etapizace výstavby**

Z hlediska racionálního rozvoje území je možno očekávat postupné naplňování navržené koncepce vyplývající ze záměru modernizace železniční tratě. To znamená realizaci modernizace železniční tratě včetně železniční stanice a následně budování doplňkových obslužných ploch pro tento záměr (ploch parkovišť a ploch pro odstavování kol).

V situaci, kdy není možno přesně určit dobu zahájení přestavby železniční trati, připadá v úvahu i scénář obráceného pořadí výstavby. To znamená v předstihu budovat některé plochy parkovišť, které budou využity v této etapě pro řešení dopravy v klidu v centru města a to včetně ploch pro cyklisty. Po následné realizaci železnice bude jejich funkce prioritně využita pro potřeby dopravního terminálu. Tento postup výstavby je možný pouze za podmínky, že realizované plochy parkovišť nesmí v žádném případě negativně ovlivnit možnost následné realizace přestavby železnice a to jak z hlediska výsledného využití území, tak i samotné výstavby.

**Příloha - Zápisy z výrobních výborů**



## Záznam

z prvního výrobního výboru na zpracování „Územní studie – Hustopeče S8“

konaného dne 01. 06. 2016

na Městském úřadě Hustopeče, Dukelské náměstí 22, Hustopeče

Účastníci: dle prezenční listiny

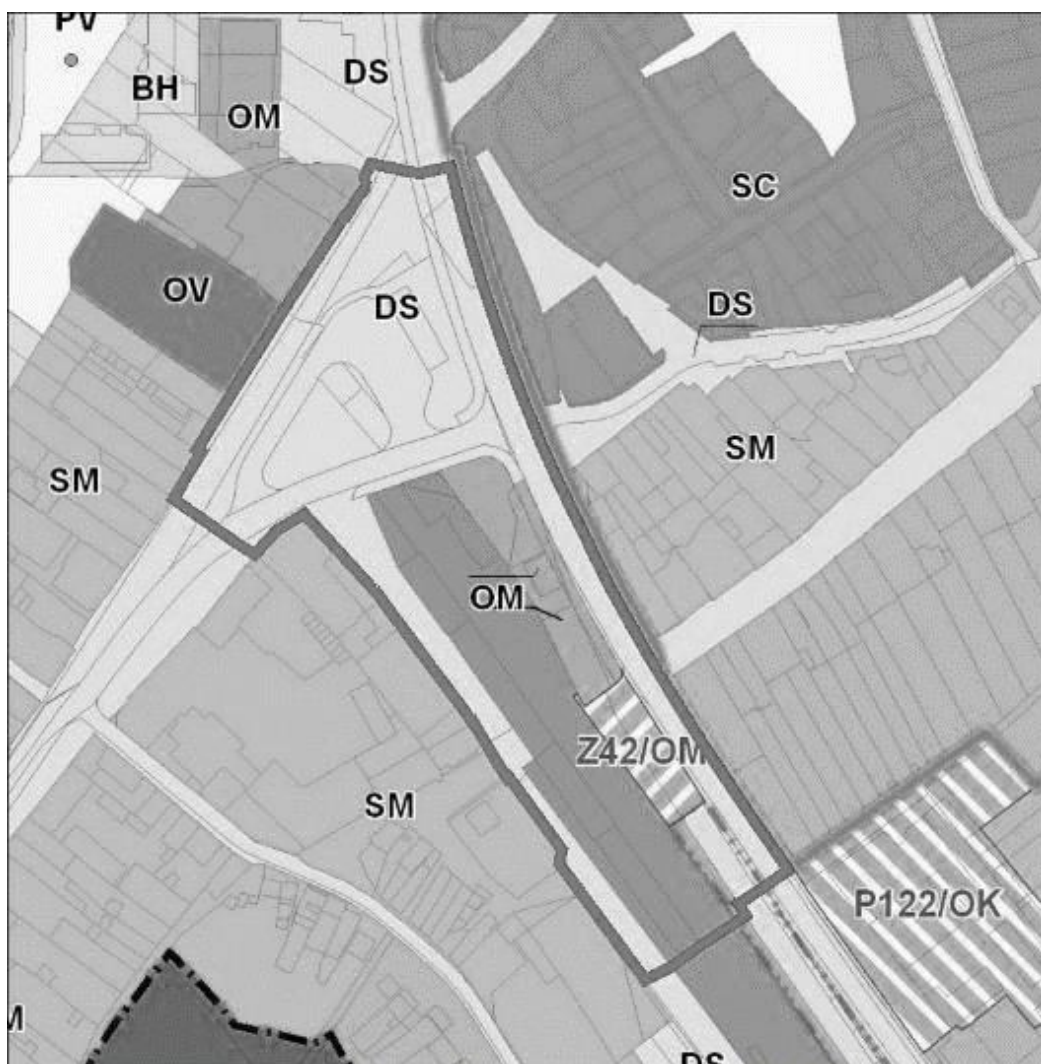
Úvodem shrnul zpracovatel cíle územní studie S8 a seznámil přítomné s dosavadním stavem prací na tomto úkolu. Výklad byl rozdělen do dvou částí:

A - formální náležitost zpracování vyplývající ze zadání;

B - věcná problematika.

### A - formální náležitosti

1. V zadání územní studie bylo vymezení řešeného území zaměřeno na plochu S8 stanovenou územním plánem a bylo umožněno rozšířit rozsah řešení na okolní území pokud, to bude účelné z hlediska věcného řešení. Zpracovatel na základě dosavadních prací na úkolu navrhl rozšířit území plochy S8 o návrhovou plochu Z42/OM dle ÚP Hustopeče a přilehlou část silnice II/425. Rozloha takto vymezeného území je 3,1 ha.



Přítomní s úpravou vymezení řešeného území souhlasili.

2. V zadání územní studie jsou v části e2) na straně 10 stanoveny požadavky na grafickou část dokumentace takto:

Analýza stávajícího stavu

- Řešená plocha a využití území v kontextu ÚP Hustopeče v měřítku, širší vztahy (1:5 000)
- Vlastnické vztahy (1:2 000)

Návrh

- Výkres širších vztahů (1:5 000)
- Hlavní výkres s názvem „Urbanistická koncepce“ (1 : 1 000 nebo 1:750)
- Výkres s názvem „Doprava a technická infrastruktura“ s graficky vyjádřitelnými podmínkami umístění staveb v řešeném území a připojení na stávající infrastrukturu města (1 : 1 000 nebo 1:750), včetně řezů prostorového uspořádání technické a dopravní infrastruktury ve vhodném měřítku
- Vizualizace, skici, doplňující schémata apod.

Zpracovatel z hlediska řešení věcné problematiky a přehlednosti vlastního návrhu doporučil změnu obsahu grafické části územní studie a měřítek výkresů:

Analýza stávajícího stavu

01	Širší vztahy	1 : 5 000
02	Vlastnické vztahy	1 : 1 000
03	Stávající využití území, problémy, záměry	1 : 500

Návrh

04	Širší vztahy - návrh	1 : 5 000
05	Urbanistická koncepce - návrh	1 : 500
06	Doprava - návrh	1 : 500
07	Technická infrastruktura - návrh	1 : 500
08	Doplňující informace (prostorové uspořádání, etapizace)	1 : 500

**Přítomní s úpravou obsahu grafické části a měřítka souhlasili.**

## B - věcná problematika

Z hlediska řešení věcného řešení shrnul zpracovatel zatím poskytnuté podklady pro zpracování úkolu a provedl jejich vyhodnocení a naznačil způsob jejich zpracování do územní studie.

Cílem studie je posoudit a navrhnout detailnější podmínky změn řešené lokality s ohledem na aktuální připravovanou modernizaci a elektrizaci železniční tratě č. 254. Tento záměr předpokládá vznik integrovaného dopravního terminálu s těsnými vazbami mezi železniční, autobusovou a automobilovou dopravou (parkoviště P&R). Zároveň je nutno vytvořit podmínky pro optimální napojení pěší a cyklistické dopravy.

### Jednotlivé problémové okruhy

#### Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna

Podklady:

- Studie proveditelnosti – Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna

SUDOP BRNO, spol. s r. o. - 08/2014

Základní koncepční dokument variantně řešící modernizaci tratě č. 254, který sloužil k posouzení celého záměru a byl podkladem pro výběr varianty řešení. Varianty byly posuzovány v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu. Z hlediska celkové efektivity řešení byla doporučena varianta 2. Všechny varianty vycházejí z předpokladu Modernizace a přestavby ŽUB Brno. Příprava a realizace ŽUB se zpožďuje a poloha vlakového nádraží je opětovně diskutována. Otázkou je, zda tyto skutečnosti mohou ovlivnit záměr modernizaci tratě č. 254.

Tabulka 46 Porovnání variant z hlediska dopravní a provozní technologie

Varianta	Varianta 0	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Zajištění relace Hustopeče u B. – Brno	přestup v Šakvicích z linky S3 na linku S51	přímo linkou S3 (hybridní vozidla)	přímo linkou S3	přímo linkou S3
<b>Cestovní doba</b>				
Krátkodobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	39,5	41,5/46,5	41,5/46,5	40,5/45,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	37	42/46,5	42/46,5	41/45,5
Interval	60'	~ 30'	~ 30'	~ 30'
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	-	00-00, 30-30	00-00, 30-30	00-00, 30-30
Střednědobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	48	35,5	35,5	34,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	48	35,5	35,5	34,5
Interval	30'	30'	30'	30'
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	00-00, 30-30	15-15, 45-45	15-15, 45-45	15-15, 45-45
Střednědobý horizont s VRT a dlouhodobý horizont				
Cestovní doba Hustopeče u B. – Brno	48	35,5	35,5	34,5
Cestovní doba Brno – Hustopeče u B.	48	35,5	35,5	34,5
Interval	30'	30'	30'	30'
Osa symetrie v Hustopečích u Brna	15-15, 45-45	00-00, 30-30	00-00, 30-30	00-00, 30-30
<b>Posouzení kapacity v dlouhodobém horizontu</b>				
S <sub>0</sub> dopravních kolejí žst. Hustop. u B.	0,38	0,61	0,61	0,62
S <sub>0</sub> traťového úseku H. u B. – Šakvice	0,83	0,42	0,42	0,42



*Detail železniční stanice Hustopeče u Brna:*

- *Situování dvou kusých dopravních kolejí s nástupištními hranami délky 170 m. Užitečná délka těchto kolejí vychází z délky nástupní hrany vnějších nástupišť a potřebných rezerv přičtených k oběma koncům nástupišť. Výhybka, která rozvětňuje tyto dvě kusé dopravní koleje č. 1 a č. 2 umožňuje rychlost 50 km/h do obou větví. Jelikož se jedná o koncovou železniční stanici, je z bezpečnostních důvodů před stanicí rychlost omezena na 50 km/h. Ve stanici je před nástupišti ve směru stoupajícího staničení navržena průběžná manipulační kolej o užitečné délce 109 m.*
  - *Adaptace budovy zastávky. Budova zastávky má dvě části – obytnou a veřejnou. Veřejná část bude v rámci stavby adaptována. V této části zůstane původní pouze WC pro cestující. V ostatních prostorách vznikne stavědlová ústředna ZZ, zdroje ZZ, rozvodna NN, DŘT, sdělovací zařízení, dopravní kancelář + pokladna a malá čekárna. Budova je v majetku SŽDC.*
  - *Sadové úpravy - v rámci SO budou upraveny nebezpečné plochy kolem budov žst a nástupišť, zejména po demolcích. Plochy budou zatravněny a osázeny stromy a keři, osázeny lavičky a odpadkové koše.*
  - *Demolice - pro uvolnění stavení jiných SO nutno demolovat tyto budovy v k.ú. Hustopeče:*
    - *zděná průmyslová budova km 6,520 vlevo (p. č. 1248),*
    - *zděný sklad km 6,555 vlevo (na p. č. 1247),*
    - *obytná budova vedle budovy zastávky.*
  - *Přístřešky pro cestující - hlavní přístup cestujících do prostoru železniční stanice bude z čela (za zarážedly) od autobusového nádraží. Tento prostor bude zastřešen vč. schodišť a přístupových ramp dřevěným zastřešením se sklonitými sedlovými střechami. Zastřešení bude sloužit jako ochrana čekajících cestujících a informačního zařízení před nepřízní počasí, bránit zasněžení schodišť a ramp a v neposlední řadě dodá architektonický výraz vstupu do prostor železničních.*
  - *Předběžný návrh protihlukových opatření. Zástavba situovaná při žst. Hustopeče u Brna je většinou výrobního charakteru, případně služby a občanská výstavba, obytná zástavba je situována s odstupem mimo OPD. Bloky rodinných domů (vesměs za OPD) vlevo stanice jsou většinou odstíněny skupinovými garážemi nebo výrobou. Dále je v OPD situován byt ve výpravní budově a jeden obytný objekt. Zde se navrhuje provést měření hladin hluku uvnitř objektů a případně provést výměny oken.*
- **DUR – Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna dle varianty 2**  
SUDOP BRNO, spol. s r. o. – 06/2016  
V současnosti zpracovávána dokumentace, jejíž grafické výstupy budou převzaty do řešení ÚS. Termín zpracování DUR je 06/2016 a pro dopracování ÚS bude potřeba požádat o její poskytnutí od investora. Součástí DÚR bude i hlukové posouzení.

**Vazba na autobusovou dopravu v rámci IDS JMK**

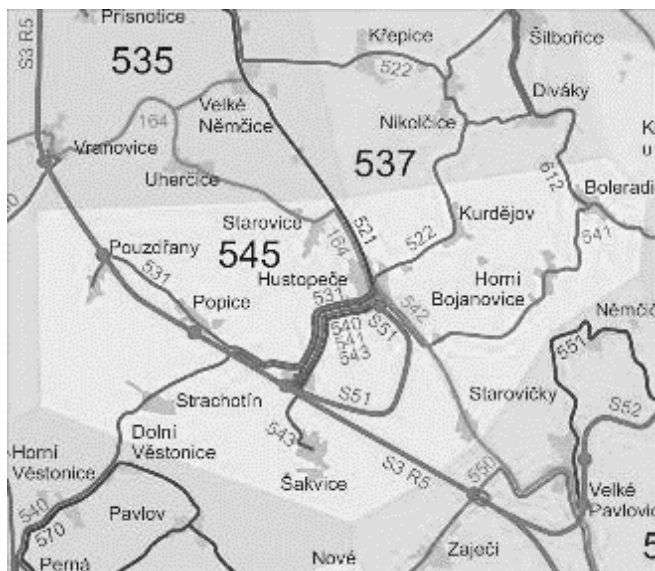
V souvislosti s realizací stavby Šakvice – Hustopeče u Brna dojde ke změnám v hromadné dopravě, a to jak v linkovém vedení vlaků, tak autobusů IDS.

Stávající linky - BUS:

- |     |   |
|-----|---|
| 164 | Hustopeče - Vranovice - Pohořelice - Loděnice - Olbramovice - Moravský Krumlov  |
| 521 | Hrušovany u Brna - Židlochovice – Hustopeče (zrušení 5 párů spojů v pracovní dny)   |
| 522 | Hrušovany u Brna - Židlochovice - Šitbořice - Hustopeče   |
| 531 | Hustopeče – Pouzdřany   |
| 540 | Mikulov - Dolní Dunajovice - Strachotín – Hustopeče   |
| 541 | Šakvice - Hustopeče - Boleradice - Klobouky u Brna - Velké Hostěrádky (zrušeno v úseku Hustopeče u Brna, aut. nádr. – Šakvice, žel.st.) |
| 542 | Břeclav - Velké Bílovice - Velké Pavlovice – Hustopeče (ve vztahu k železnici bude plnit funkci napaječe)                               |
| 543 | Hustopeče - Šakvice   |

Stávající linky - vlak:

- |     |  |
|-----|--|
| S51 | Hustopeče – Šakvice (zrušeno a převedeno jako součást S3)            |
| S3  | Níhov - Tišnov - Brno hl.n. - Vranovice - Šakvice - Zaječí - Břeclav |
| R5  | Brno - Břeclav - Hodonín - Moravský Písek                            |



Poloha stávajícího autobusového nádraží v Hustopečích je optimální. V rámci vybudování terminálu dojde ke změně stávajícího stavu na napaječ k vlakové dopravě. To se může projevit ve snížení potřeby nástupních hran (stav - kapacita 12 nástupišť dle BORS Břeclav a.s.).

V ÚS bude ponechán současný stav. V příloze dokumentace bude naznačena možnost nového řešení vyhovující normovým požadavkům a to na stávajících plochách a způsobu dopravního napojení na silniční síť.

#### **Problematika záplavového území Štinkavky a jejího zaklenutí**

Záplavové území Štinkavky je vymezeno a v současnosti se zpracovává podklad pro jeho aktualizaci. Dokumentaci zpracovává Povodí Moravy.

Ing. Gimun - tel 541 637 272 - informace 22. 5. 2016

*Zatrubněný potok Q100 nepojme a dojde k přelivu a zaplavení okolního terénu. Na dokumentaci se pracuje. Pokud bude potřeba bližší specifikace PM na otázky odpoví, ale za úplaty.*

Zaklenutí potoka je z roku 1962 (průběh není přesně zaměřen, stav není znám). V projektu je rozměr profilu 2,8 x 3,0 m v železobetonovém korytu s krytím asi 0,5 m. Nad zaklenutím je v současnosti vedena komunikace II/425 – délka asi 750 m.

Otázky:

- Je reálné rekonstruovat zaklenutí (v tělese komunikace II. třídy)?
- Pokud ne, nutno přiznat rozliv nad zaklenutím. Stanovisko Povodí Moravy?
- V řešeném území je nutno posoudit stav zaklenutí a jeho únosnost při přípravě parkoviště.
- V případě prodloužení parkoviště pokračovat se zaklenutím v parametrech dnešního stavu? (Účelnost při zisku 18 PS, problematické další dopravním napojení na II/425)

#### **Problematika parkovišť P&R**

V rámci řešení terminálu budou využity plochy po obou stranách nových nástupišť pro nové parkovací plochy. Budoucí dělbu práce ani očekávanou potřebu neznáme. Je nutno uvažovat s návrhem maximálního využití logických ploch a výstavbu etapizovat. Nutno přihlídnout k vlastnickým vztahům a reálnosti získání ploch.

Město poskytlo podklad k záměru vybudování parkovišť mezi železnicí a silnicí II/425 (podklad pro DÚR), který bude do ÚS zapracován.

Zpracovatel naznačil možnost řešení na druhé ploše při ulici Vinařské. Zástupci města upozornili na připravovanou DÚR i na těchto plochách a problematiku vlastnických vztahů. Zástupci města podklady k této lokalitě poskytnou. Bylo dohodnuto, že ÚS navrhne cílový stav možného využití s tím, že bude navržena případná etapizace a některé plochy budou řešeny z hlediska vlastnických vztahů jako dočasná stavba.

Zpracovatel upozornil na skutečnost, že připravované plochy parkovišť nejsou v souladu s platným územním plánem. Jsou umísťovány na plochách MS (stav a návrh) a plochách DZ (stav).

Příklady realizovaných terminýlů - Třebíč



Příklady realizovaných terminýlů – Blansko



Příklady realizovaných terminýlů - Tišnov



### Problematika cyklistické dopravy

Cyklistickou dopravu je možno řešit jako:

- součást silniční dopravy bez samostatného značení;
- počítat s možností samostatných pruhů pro cyklisty mimo prostor silnice při řešení vztahu k pěšímu pohybu a s vazbou na přechody SŘK.

Při autobusovém i vlakovém nádraží je potřeba umístit stojany na kola.

### Závěr

- Přítomní byli seznámeni s přístupem k úkolu a byly vyjasněny vstupní podklady.
- Zástupci města přislíbili urychleně poskytnout podklady k chystaným DÚR parkovacích ploch.
- Další výrobní výbor k ÚS Hustopeče S8 se uskuteční na přelomu června a července po zapracování DÚR – Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna. Přesný termín bude všem přítomným včas oznámen.
- Termín odevzdání ÚS je 15. srpna 2016.

Zapsal: Ing. arch. Jiří Fixel  
01. 06. 2016

## Prezenční listina

z jednání konaného dne: 01.06.2016

ve věci: „Územní studie – Hustopeče S8“

místo: MĚSTSKÝ ÚŘAD V HUSTOPEČÍCH

Jméno	Organizace	Kontakt	Podpis
PEOL	ERA	era@univ.cz	
FIXEL	ERA	era@univ.cz	
POTMĚŠILOVÁ	Město Hustopeče		
SVAŠTA	- - -		
PIPAL	- - -	majatek@hustopece.cz	
KRUŠINA	- - -	investicemi@hustopece.cz	
FILIPKA	ORR - -	reprova@hustopece.cz	



# Záznam

z druhého výrobního výboru na zpracování „Územní studie – Hustopeče S8“  
konaného dne 27. 06. 2016  
na Městském úřadě Hustopeče, Dukelské náměstí 22, Hustopeče

Účastníci: dle prezenční listiny

Zpracovatel seznámil přítomné s dosavadním stavem prací a představil navrhovanou koncepci územní studie. K navrhovanému řešení nebyly žádné podstatné připomínky. Přítomní vzali na vědomí navrhované řešení.

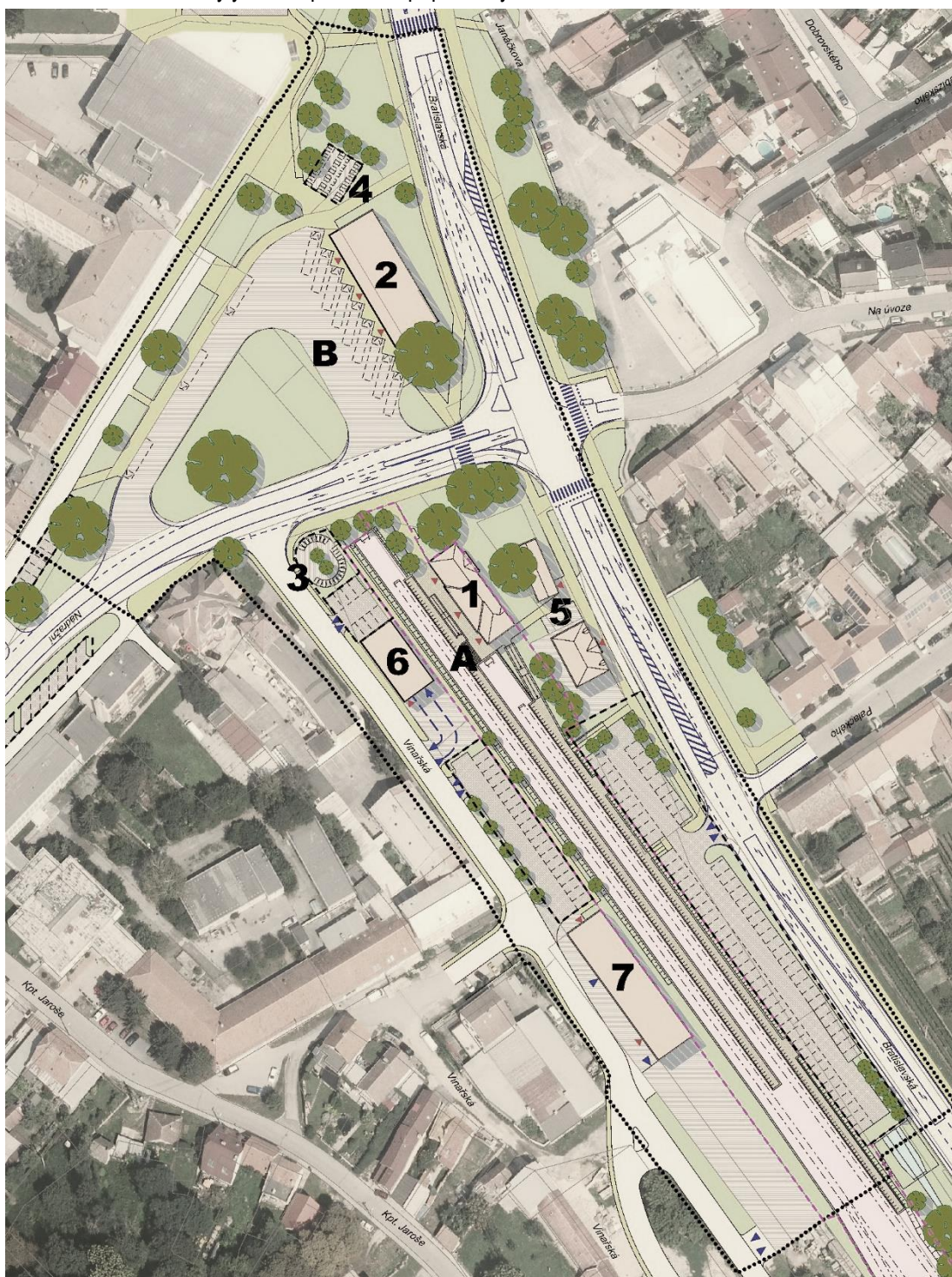


Schéma navrhované koncepce

### Závěry

- zástupci města požádali o urychlení zpracování studie oproti termínům zakotvených ve smlouvě o dílo a to z důvodu koordinace se zadávanou projektovou dokumentací některých staveb v území;
- zpracovatel přislíbil možnost zkrácení termínu (objednateli bude do 20. 7. předáno 1 tištěné a 1 digitální vyhotovení ÚS pro potřebu projednání s vybranými DO);
- zástupci města požadují úzkou koordinaci s připravovanými záměry města a urychleně poskytnou aktuální podobu připravovaných staveb;
- bylo dohodnuto, že bude osloven SUDOP s prosbou o poskytnutí výsledné podoby DÚR – „Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna“, která měla být zpracována do 06/2016 a to včetně Hlukové studie.

Zapsal: Ing. arch. Jiří Fixel

**Atelier ERA**

Hudcova 78, 612 00 Brno

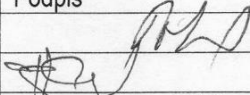


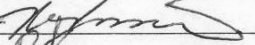

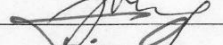
Sdružení architektů Fixel & Pech

☎ 541 513 597, 606 168 728, e-mail - era@volny.cz

## PREZENČNÍ LISTINA

Akce: Územní studie - Hustopeče S8

Datum: 27. 06. 2016 - 07.<sup>30</sup> školící místnost Stará pošta – MÚ Hustopeče

Organizace	Jméno	e-mail	Podpis
Město Hustopeče	POTMEŠILOVÁ		
MĚÚ KÚ OD	REVAŘEKOVÁ		
MĚÚ MPO	PIPAL		
MĚÚ MPO	KRUSILINÁ		
MÚ ORR	RAFL		
Město Hustopeče	FILIPOVÁ		
ATELIER ERA	FIXEL		