

Název:

**Námítky statutárního města Brna
k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání**

Obsah:

- Námítky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání – *návrh* (str. 2 – 9)
- Důvodová zpráva (str. 10 – 12)

Návrh usnesení:

Komise RMB pro strategické a územní plánování

d o p o r u č u j e
Radě města Brna

Var. 1

s c h v á l i t

námítky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání a zaslat je Krajskému úřadu Jihomoravského kraje dle předloženého návrhu

Var. 2

s c h v á l i t

námítky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání a zaslat je Krajskému úřadu Jihomoravského kraje dle předloženého návrhu bez námitek č. 7. a 8.

Zpracováno dne: 27. 05. 2016

Podpisy:

Zpracovatel	Vedoucí odboru	Právník
Ing. Jana Pelikánová ved. odd. územní a hospodářské koncepce OÚPR MMB Mgr. Veronika Doležalová právník OÚPR	Ing. arch. Dušan Novotník vedoucí odboru	Mgr. Veronika Doležalová právník OÚPR

Námítky statutárního města Brna
k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání
návrh

Statutární město Brno (dále jen SMB) se seznámilo s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a s Vyhodnocením vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj (dále jen Vyhodnocení) upraveným na základě uplatněných připomínek ve společném jednání.

Statutární město Brno dle § 39 odst. (2) stavebního zákona namítá proti upravenému návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a Vyhodnocení (v návaznosti na připomínky uplatněné k zadání a společnému jednání) jako dotčená obec (obec v řešeném území ZÚR JMK) následující:

Statutární město Brno namítá proti způsobu zpracování návrhu a Vyhodnocení ZÚR JMK jako celku nejprve tyto zásadní námítky:

- 1. Pokud ZÚR JMK řeší záměry nadmístního i republikového významu ve značně rozsáhlé ploše převážně v územních rezervách a variantně, nedošlo k naplnění základních cílů a úkolů územního plánování stanovených zákonem. **Město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.****

Odůvodnění námítky:

Současný návrh ZÚR JMK vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní trať Praha-Brno-Ostrava) plochu s převažujícími územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení prověřeno územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále též „ÚS“). Trasy většiny záměrů přitom byly opakovaně prověřovány a v předchozích ZÚR JMK již byly trasy dokonce věcně řešeny. Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km² území v centrální části kraje.

Statutární město Brno upozorňuje, že ve výše popsaném postupu může být shledáváno nenaplnění právních požadavků na obsah ZÚR, tak jak byly specifikovány např. rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 2. 2011, čj. [6 Ao 6/2010-103](#): „Zásady územního rozvoje musí zejména u koridorů a ploch nadmístního významu konkretizovat a dále realizovat zřejmé a evidentní zadání z Politiky územního rozvoje, musí tedy dojít k určitému posunu mezi zadáním vyplývajícím z Politiky územního rozvoje a jeho konkrétnějším uchopením v zásadách územního rozvoje. V opačném případě by totiž jednotlivé stupně územního plánování a závaznost zásad územního rozvoje ztrácely smysl.“

Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Ao 7/2011 vyjadřuje dále požadavek komplexnosti řešení v celém území, kontinuity a spojitosti řešených liniových záměrů. Rovněž podle § 18 odst. 2 stavebního zákona je hlavním úkolem územního plánování zajišťovat „**předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.**“ Citované ustanovení zakotvuje mj. požadavek komplexního řešení a sledování potenciálu rozvoje řešeného území.

Aby tedy naplnily základní cíle a úkoly územního plánování, měly by ZÚR JMK závazně vymezit budoucí podobu páteřní silniční infrastruktury kraje, včetně jeho centrální oblasti. Pokud se tak nestane, nebudou ZÚR JMK zajišťovat komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání

území a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území, jak požaduje § 18 odst. 2 stavebního zákona. Splněn nebude ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle nějž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly (např. § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).

V této souvislosti je dále nutno uvést, že ze zadání nových ZÚR JMK z roku 2013 nijak nevyplývalo, že by ZÚR JMK neměly vymezovat plochy a koridory zásadních záměrů rozvoje dopravní infrastruktury pro celé území kraje, včetně jeho centrální části. Zadání naopak požadovalo, aby návrh ZÚR JMK obsahoval konkrétní řešení této problematiky (např. formulace „*vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od D 1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih v rozvojové oblasti OB3 vymezené v PÚR*“). Lze tedy konstatovat, že návrh ZÚR JMK, pokud jde o vymezení ploch a koridorů záměrů dopravní infrastruktury neodpovídá požadavkům schváleného zadání.

Ze všech výše uvedených důvodů považujeme návrh ZÚR JMK v předložené podobě za neodpovídající cílům a úkolům územního plánování a zákonnému účelu zásad územního rozvoje a v důsledku toho za odporující požadavkům právních předpisů. Uvedené platí tím spíše, že krajský územně plánovací dokument ZÚR JMK je očekáván cca 7 let, od zániku předchozího krajského dokumentu v r. 2009 (když odhlédneme od krátké doby účinnosti předchozích ZÚR JMK zrušených soudem).

Dle našeho názoru je zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK. Páteřní silniční síť na území Jihomoravského kraje musí být při pořizování ZÚR JMK posouzena a vymezena jako celek.

- 2. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k celkové koncepci, ve které je posuzována pouze část systému dopravní sítě a ve které je logicky navazující podstatná část systému zařazena pouze do územních rezerv, u nichž se podle zákona vliv na životní prostředí neposuzuje, nenaplnuje smysl a požadavky zákona. Město Brno požaduje přepracovat návrh ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území tak, aby pro klíčové stavby dopravní infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.**

Odůvodnění námítky:

Upravený a posouzený návrh ZÚR JMK, který je předkládán pro veřejné projednání, sestává ve městě Brně a jeho okolí z dílčích návrhových prvků dopravní a technické infrastruktury, územních rezerv dopravní a technické infrastruktury, které budou podrobněji prověřeny v územní studii (dále též ÚS) a z požadavků na řešení záměrů dopravní a technické infrastruktury, které jsou svěřeny územně plánovacím dokumentacím obcí tj. Územnímu plánu města Brna (dále jen ÚPmB).

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zahrnuje posouzení vlivů pouze návrhových částí řešení obsažených v grafické části návrhu a ukládá povinnost zpracování územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Území města Brna je dopravně a imisně nejzatíženější oblastí kraje. Bez dořešení rozhodujících úseků kapacitních silnic – zejm. D43 v úseku D1-Kuřim a JZ tangenta, může dojít k významným negativním vlivům na obyvatele města Brna. Dle SEA stanoviska má být součástí územní studie vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. To však neodpovídá platné legislativě (zákon proces posouzení vlivů na ŽP u územní studie nezná, protože se nejedná o územně plánovací dokumentaci ve smyslu §10i zákona č. 100/2001 Sb., ale pouze o právně nezávazný územně plánovací podklad, ke

kterému se proces SEA neprovádí; zároveň územní studie, vzhledem ke způsobu svého schvalování, neodpovídá ani definici koncepce dle § 10a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí). ÚS bude podkladem pro následnou Aktualizaci ZÚR JMK, jejíž návrh má být doručen dle § 37 odst. 3 stavebního zákona nejpozději do tří let od vydání ZÚR JMK. Tato Aktualizace ZÚR JMK má spočívat ve výběru variant a převedení územních rezerv do návrhových koridorů a ploch dle vypracované ÚS. Záměry, které ZÚR JMK svěřují do řešení obcí, budou prověřeny v ÚPD obcí tj. v ÚPmB včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. V této souvislosti dochází k přenášení odpovědnosti za řešení nadmístních problémů a návazností na územní plány obcí, resp. ÚPmB, které však z podstaty svého územního rozsahu nemohou nadmístní záležitosti řešit. Předkládaná ZÚR JMK tak neplní svůj základní úkol v hierarchii územního plánování svěřený jí Politikou územního rozvoje a stavebním zákonem. Z tohoto důvodu tedy považujeme předkládaný návrh ZÚR JMK za neúplný, kdy nadále zůstává klíčová část území JMK fakticky bez řešení krajskou územně plánovací dokumentací. Výše popsany postup povede také k situaci, kdy ZÚR JMK nebudou mít v žádné fázi graficky zobrazené komplexní řešení dopravní a technické infrastruktury v návrhu, pokrývající území celého kraje, které by bylo současně jako celek prověřeno i z hlediska kompletního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Uvedené skutečnosti rozvádí a zpochybňuje rovněž Ministerstvo životního prostředí ČR ve svém stanovisku k návrhu ZÚR JMK ze dne 5.1.2015, str. 6/21 „... je nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejich jednotlivých komponent. Využívání institutu územní rezervy nemůže být dle mínění MŽP bezbřehé, což vyplývá taktéž z recentní soudní judikatury (např. usnesení Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2152/15).“

Právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní sítě. Při hledání řešení celokrajských dopravních záměrů nelze ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí dojít k prověření, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení páteřní silniční sítě procesem SEA se všemi dalšími záměry, obsaženými v návrhu ZÚR JMK a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti“ budou vymezeny jen územní rezervy.

Návrh řešení ZÚR JMK lze tedy dle našeho názoru označit jako specifickou formu „salámové metody“, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě, aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů. Tento postup sice formálně odpovídá citovanému ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž se vlivy územní rezervy v procesu „SEA“ neposuzují, avšak fakticky jde ve výše uvedeném kontextu o postup, jež lze dle našeho názoru označit za obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Dále uplatňuje statutární město Brno následující námítky k jednotlivým dílčím problémům:

- 3. Statutární město Brno podává námítku proti variantnímu řešení koridoru D 43 formou územních rezerv a požaduje, aby na základě důsledného vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví bylo rozhodnuto o koridoru pro D43 v celé délce trasy od severní hranice JMK až po napojení na dálnici D1.**

Odůvodnění námítky:

Rozhodnutí o variantě D 43 je pro město Brno zásadní pro jeho další územně plánovací činnost a jeho další rozvoj. Prověřované varianty řešení mají odlišné vstupy do území města i celkové dopady

pro město ve smyslu utváření urbanistické koncepce rozvoje (vymezování funkčního využití území). Město Brno je přesvědčeno, že pro věcné řešení již existují podstatné relevantní podklady a prověření. Pokud přesto zpracovatel návrhu ZÚR dospěl k závěru, že dostatek podkladů nemá, bylo jeho povinností je v rámci zpracování návrhu ZÚR pořídit tak, aby mohl být naplněn smysl zákona a mohlo být o návrhu koridoru D43 rozhodnuto.

Město Brno je povinno chránit příznivé životní prostředí pro své občany. V prostoru Brna a brněnské aglomerace jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, a to včetně oblastí Brno-Bosonohy. Město Brno má zájem rozvíjet se jako zdravé město s maximální ochranou urbanizovaných, rekreačních a rozvojových území. To předpokládá vyvedení tranzitní dopravy mimo sídelní útvary, tj. realizaci standardního řešení – obchvatu celého města Brna.

Vymezením územních rezerv a variantním řešením se rozhodnutí o výsledné poloze rychlostní silnice D 43 odkládá do dalšího procesu - do Aktualizace ZÚR JMK (proces změny ZÚR JMK), která bude zahájena po podrobnějším prověření v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno" (ÚS). Tato ÚS má, mimo jiné, prověřit varianty rychlostní silnice D 43 z hlediska dopravní účinnosti, prověřit napojení severní části Brna s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály, vyhodnotit vlivy na životní prostředí a potřebu a plošné nároky vymezených koridorů územních rezerv v ZÚR JMK. Bez Aktualizace ZÚR JMK, která vymezí výsledný koridor komunikace D 43, prakticky nelze vydat nový ÚPmB.

V této souvislosti se město Brno neztotožňuje s předběžným vypořádáním připomínky, kterou uplatnilo v této věci při společném jednání. Krajský úřad se při vypořádání bodu odkazuje na některé – obecné - části dopisu ministryně pro místní rozvoj. Neuvádí však citace konkrétnější, podstatné pro předmětný problém - viz zde - z dopisu ministryně pro místní rozvoj:

Vami zmíněný názor odborných orgánů města Brna, že „pokud v tuto chvíli není zřejmé, jak budou řešena zásadní dopravní trasování nadřazených dopravních systémů ... , nelze prakticky formulovat zadání“, vychází z některých chybných předpokladů. Jednak se předpokládá, že souhlas nadřazeného orgánu s řešením záležitosti nadmístního významu v územním plánu, nepřímo vyjádřený v § 43 odst. 1 stavebního zákona ve znění pozdějších předpisů, nelze při pořizování podle přechodných ustanovení zákona č. 350/2012 Sb., vůbec získat, což bylo vysvětleno výše, dále se zde široce předpokládá, že veškeré záměry, které přímo souvisí s dopravní infrastrukturou krajského významu, nepatří jako „nadmístní“ do řešení územního plánu před nabytím účinnosti zásad územního rozvoje. K tomu je třeba poznamenat na pozadí již podaných vysvětlení k pojmu „nadmístní“, že ačkoliv řada záměrů má „nadmístní aspekt“, tj. nějakým způsobem souvisí „s územím více obcí“, podstatným kritériem pro nadmístní charakter záměru ve smyslu požadavku, aby byl řešen v zásadách územního rozvoje a nikoliv v územním plánu, je potřeba koordinace jeho řešení právě prostřednictvím zásad územního rozvoje. To znamená, že pokud má být např. u dopravních staveb zajištěno převedení dopravní kapacity a místa vstupu a výstupu jsou zřejmá, lze svěřit konkrétní řešení záměru územnímu plánu.

Ministerstvo zde tedy uvádí, že pokud jsou známy u dopravních staveb místa vstupu a výstupu, je možné svěřit konkrétní řešení záměru územnímu plánu. Tento posun v chápání záměrů nadmístního významu sice může řešit část záměrů na území města Brna (např. Velký městský okruh apod.), avšak ve věci koridoru D43 vstup a výstup nadmístního záměru do/z území města Brna zřejmý není. Každá z variant má vstupy a výstupy z/do města Brna odlišné. Je tedy zřejmé, že o vedení koridoru D43 musí být rozhodnuto z úrovně ZÚR.

Na základě výše uvedených důvodů statutární město Brno vznáší tuto námitku proti řešení D 43 v upraveném návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení (v návaznosti na připomínky uplatněné k zadání a společnému jednání).

- 4. Statutární město Brno podává námitku proti řešení prvního stupně tzv. třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou ve směru západ – východ formou variantních územních rezerv a požaduje, aby byl vymezen koridor pro první stupeň třístupňového systému ochrany města Brna tak, že zajistí odklonění tranzitní dopravy z brněnské aglomerace.**

Odůvodnění námítky:

První stupeň tzv. třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou musí být realizován jako součást nadřazené silniční infrastruktury. Celá komunikační síť na území Jihomoravského kraje pak musí ve své komplexnosti řešit odklon tranzitní dopravy ze stávajících tahů, které často procházejí v těsné blízkosti sídelních celků a jsou již nyní kapacitně přetížené a způsobují překračování zákonných hygienických limitů chránících zdraví obyvatel.

Vymezením územních rezerv se rozhodnutí o výsledné poloze této nezbytné součásti nadřazené silniční sítě odkládá do dalšího procesu - do Aktualizace ZÚR JMK, která bude zahájena až po podrobnějším prověření v „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno“. Odklad rozhodnutí o variantách řešení negativně ovlivňuje územně plánovací činnost na území města Brna a brání vyřešení vážného problému překračování zákonných hygienických limitů znečištění ovzduší v okolí stávajících komunikací.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

- 5. Statutární město Brno namítá proti vymezení koridorů pro nové záměry zkapacitnění dálnice D2 (DS12) a vedení dálnice D52 v úseku Rajhrad-Chrlice (DS14).**

Odůvodnění námítky:

Návrh ZÚR JMK nenavrhuje komplexní systém silniční dopravy v brněnské aglomeraci, který by měl za cíl snížit zatížení obydlených území emisemi z dopravy. Podstatná část systému silniční sítě v okolí Brna zůstává v návrhu ZÚR vymezena pouze formou variantních územních rezerv. Přičemž trasa baltsko-adriatického koridoru TEN-T je vedena prostřednictvím návrhových koridorů DS14 a DS12 přímo po komunikacích na území městských částí Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a Brno-jih. Tím dochází k nepříjemnému zavlékání tranzitní dopravy na území města, do oblastí s překročenými hygienickými limity znečištění ovzduší, s čímž město Brno nemůže souhlasit.

Statutární město Brno proto požaduje zapracovat do návrhu ZÚR JMK skutečně komplexní funkční řešení silniční sítě, jehož cílem bude odvést zbytnou dopravu z obydlených částí města i obcí brněnské aglomerace.

- 6. Statutární město Brno namítá proti vymezení regionálního biocentra (RBC 210) ÚSES Černovický hájek, požadavkům na uspořádání a využití území v kap. D.3 (264) výroku a požadavkům na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v kap. H.4 (437) výroku pro vymezení ploch a koridorů silnice I/42 - Velký městský okruh (VMO) a silnice I/41 – Bratislavská radiála.**

Odůvodnění námítky:

VMO tvoří radiální prstenec kolem silně urbanizované části města Brna, který zachycuje tangenciální komunikace zařazené do silniční sítě. VMO s Bratislavskou radiálou je současně nedílnou součástí nadřazené silniční infrastruktury - dlouhodobě sledované koncepce komunikační sítě na území Jihomoravského kraje. Jedná se tedy o záležitost nadmístního významu.

ZÚR JMK graficky vymezují regionální biocentrum ÚSES Černovický hájek. Vymezení ploch a koridorů pro silnici I/42 - Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála ukládají ZÚR JMK Územnímu plánu města Brna s podmínkou zajištění funkčnosti dotčených prvků ÚSES vyjádřených v grafice.

Pro takto stanovené úkoly nejsou vytvořeny v ZÚR JMK dostatečné podmínky pro jejich naplnění, neboť v kapitole D.3 se uvádí, že „Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území a

tyto úkoly pro územní plánování:“ dle článku d) „Při upřesňování skladebných částí ÚSES preferovat při křížení s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury území s existující přirozenou prostupností (např. souběh s vodotečí, přemostění terénní nerovnosti, apod.). V případech, kdy nebude možné vymezit skladebnou část ÚSES v přímé kontinuitě bez přerušení, není toto přerušení stávající stavbou liniového charakteru dopravní nebo technické infrastruktury důvodem pro nefunkčnost skladebné části.“ V části úkoly pro územní plánování není umožněno přerušení regionálního biocentra návrhovou liniovou dopravní stavbou nadmístního významu. Tímto je městu Brnu prakticky znemožněno vymezit plochy a koridory pro silnici I/42 - Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála, neboť toto vymezení důležité dopravní stavby pro město Brno v ÚPmB by se dostalo do kolize s graficky vymezenou částí RBC 210 v ZÚR JMK.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

7. Statutární město Brno namítá proti řešení návrhu koridoru pro Severojižní kolejový diametr na území města Brna.

Odůvodnění námítky:

Záměr severojižního kolejového diametru (dále jen SJKD) je vázán především na rozvoj regionální dopravy kraje (Sokolnice - Chrlice - hl. Nádraží - Šumavská - Řečkovice - Kuřim). Jedná se o záležitost nadmístního významu procházející městem Brnem. Z tohoto důvodu je požadováno vymezení SJKD v ZÚR JMK i na území města Brna, a to proto, že statutární město Brno se domnívá, že aktuálním zněním návrhu ZÚR JMK je porušen požadavek uvedený v rozsudku Nejvyššího správního soudu 9 Ao 7/2011 na komplexní řešení nadmístního záměru ve svém celku, tj. včetně území města Brna. Vymezení koridoru je ZÚR JMK svěřeno Územnímu plánu města Brna. S ohledem na výše uvedené se návrh upřesňujících podmínek v kapitole H.4. výroku Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí ve smyslu judikatury jeví jako nedostatečný.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

8. Statutární město Brno namítá proti nespojitému řešení variant tras vysokorychlostních tratí (VRT).

Odůvodnění námítky:

Části vymezených územních rezerv pro tratě VRT bez logického propojení nedeklarují funkčnost navrženého systému tratí VRT. Pokud nebudou tyto koridory vymezeny spojitě a nebude zřejmý princip jejich propojení pro jednotlivé varianty, včetně variant Přestavby ŽUB, a tudíž polohy nádraží, může dojít k ohrožení celého systému umístěním záměrů v území koridorů teoretického propojení těchto tratí. Rovněž je zde dle našeho názoru porušen požadavek rozsudku Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Ao 7/2011 na komplexní řešení nadmístního záměru ve svém celku.

Předběžné vypořádání připomínky reaguje na potřebu spojitosti vymezených územních rezerv pro možné koridory pouze jednovětovou zmínkou. Na jednáních bylo diskutováno, že se k možnosti nespojitých územních rezerv vyjádří Ministerstvo dopravy. Není vyloučeno, že tak ministerstvo učinilo, avšak v textu vypořádání připomínky odkaz na případnou písemnost ministerstva dopravy není.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku.

9. Statutární město Brno namítá proti stanovení územní rezervy koridoru železniční trati č. 260 (záměr RD Z07) v úseku mezi stávajícími železničními stanicemi Brno-hlavní nádraží a Brno-Židenice a požaduje v tomto úseku územní rezervu vypustit.

Odůvodnění námítky:

Stanovení územní rezervy, jejímž smyslem je teprve budoucí podrobnější prověření územních nároků záměru modernizace trati v rámci Aktualizace ZÚR JMK, v tomto úseku nedává smysl, neboť předjímá rozhodnutí o variantě Přestavby ŽUB. V kontextu stanovení úkolu pro Územní plán města

Brna řešit podrobně na území města trasy pro vedení Velkého městského okruhu, železničních tratí v rámci Přestavby ŽUB apod., se jeví vymezení koridoru územní rezervy v úseku Brno hlavní nádraží – Brno-Židenice jako nadbytečné. Vstupy do území města jsou v případě tohoto záměru zřejmé. Vymezení územních nároků pro realizaci vybrané varianty Přestavby ŽUB uvnitř území města Brna je úkolem pro územní plán obce.

Z výše uvedených důvodů požaduje město Brno územní rezervu v tomto úseku z návrhu ZÚR JMK vypustit.

10. Statutární město namítá proti formulaci v kapitole H.4 výroku Požadavky na řešení územně plánovací dokumentací obcí pro řešení záměru – textu popisu jednotlivých záměrů pro řešení v ÚPD obcí – nejednotnost významnosti záměrů

Odůvodnění námítky:

Všechny jmenované záměry v kapitole H.4 výroku mají z hlediska své funkce a polohy v území kombinovaný význam (jak nadmístní, tak místní). Ve výroku je uvedeno pouze u přestupního terminálu IDS Starý Lískovec, že se jedná o nadmístní význam. Z povahy věci je nezbytné pokládat Přestavbu ŽUB, která propojuje tratě na území města Brna, Velký městský okruh, který propojuje přicházející radiály do města Brna, i SJKD, který propojuje konvenční tratě pro zkvalitnění regionální dopravy, rovněž za prvky nadmístního významu.

Z tohoto důvodu statutární město Brno požaduje doplnit do článku (437) výroku význam specifikovaných záměrů.

11. Statutární město Brno namítá proti návrhu protipovodňových opatření bez vymezení poldru Rájec Jestřebí, který může pozitivně ovlivnit povodňovou situaci v povodí řeky Svitavy, a tím i ve městě Brně.

Odůvodnění námítky:

Město Brno má v rámci Generelu odvodnění města Brna zpracován návrh protipovodňové ochrany města Brna, který je koncipován tak, že po realizaci opatření nebude zhoršena povodňová situace v souvisejícím území jižně od Brna. Na povodí vodního toku musí být pohlíženo v širších souvislostech. Vzhledem k tomu, že je zájmem všech obcí (i těch severně od Brna) se postupně rozvíjet, je statutární město Brno přesvědčeno o nezbytnosti a správnosti požadavku vybudování poldru Rájec Jestřebí pro dílčí zlepšení povodňového stavu i mimo území Brna. S důvody uváděnými JMK v předběžném vypořádání připomínek se město Brno neztotožňuje. Město Brno netrvá na požadavku zahrnutí tohoto opatření proto, že by chtělo upravovat svůj návrh protipovodňové ochrany potenciálním vlivem poldru Rájec Jestřebí, ale proto, že je třeba na povodí nahlížet jako na komplexní systém, a jedná se o opatření v souladu s celkově požadovanou koncepcí zadržování vody v krajině.

Řešení poldrů pouze v prioritách není dostatečným nástrojem, který by uložil obcím, aby ve svých územních plánech vymezily poldry nezbytné pro řešení protipovodňové ochrany v systému celého povodí. Protipovodňová ochrana je systémová záležitost celého povodí a nelze ji řešit pouze na úrovni územních plánů jednotlivých obcí. Aby byl návrhový systém účinný, je nezbytné, aby byly konkrétně a závazně stanoveny požadavky na jednotlivé obce v ZÚR JMK.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námítku.

12. Statutární město Brno namítá proti návrhu protipovodňových opatření na hlavních brněnských tocích Svatka, Svitava a Leskava, který neobsahuje poldry navržené v Generelu odvodnění města Brna, tj. poldr na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic.

Odůvodnění námítky:

Návrh protipovodňových opatření má ve svém výsledku dosah i na území mimo město Brno. Proto statutární město Brno považuje za potřebné grafické vyjádření zmiňovaných poldrů v ZÚR JMK.

Zpracovatel nepovažuje tyto záměry (poldr jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic) za záměry nadmístního významu. Podklad Generel odvodnění města Brna byl v podkladech pro ZÚR obsažen. Vzhledem k tomu, že povodí funguje jako celek a nedá se rozdělit na jednotlivé nesouvisející části, trvá město Brno na vyznačení poldrů v grafické části.

Na základě výše uvedených důvodů uplatňuje statutární město Brno předmětnou námitku

13. Z důvodu právní nejistoty ohledně dalšího postupu u územních rezerv požaduje statutární město Brno doplnění textové části ZÚR JMK v reakci na vznikající otázky

V případě dopravních záměrů, které jsou řešeny v ZÚR JMK pouze formou územní rezervy, vzniká řada otázek, jaký bude další postup a práce s těmito rezervami. Zejména vyvstává otázka, zda je možné, aby město Brno následně samo ze své pozice záměr týkající se jeho území prověřilo a inkorporovalo jej do územního plánu již ve formě konečného koridoru. Z důvodu právní nejistoty ohledně dalšího postupu u územních rezerv požaduje Statutární město Brno doplnění - reakci na tuto otázku.

Důvodová zpráva

Nejvyšší správní soud rozsudkem ze dne 21.06.2012 zrušil Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK). Jihomoravský kraj proto bez odkladu přistoupil k novému pořízení ZÚR JMK.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, jako pořizovatel projednal návrh zadání ZÚR JMK v srpnu-září 2012. Statutární město Brno (SMB) uplatnilo požadavky k návrhu zadání ZÚR JMK stanoviskem schváleným Radou města Brna na R6/076. schůzi konané dne 3. září 2012.

Zadání ZÚR JMK bylo schváleno Zastupitelstvem JMK na 3. zasedání dne 28.02.2013.

Návrh ZÚR JMK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl zveřejněn od 23. března 2015 a od tohoto data byl vystaven na webové stránce www.zurka.cz. Dle § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, mohl k návrhu zásad územního rozvoje a k vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území každý uplatnit připomínky ve stanovené lhůtě do 7. května 2015.

SMB uplatnilo připomínky k návrhu ZÚR JMK ve spolupráci s městskými částmi a zaslalo je Krajskému úřadu Jihomoravského kraje ve stanoveném termínu 07. 05. 2015.

Dle harmonogramu přípravy připomínek statutárního města Brna k návrhu ZÚR JMK a jejich projednání v samosprávných orgánech města i městských částí byl koncept připomínek projednán v Komisi RMB pro strategické a územní plánování dne 01.04.2015 (základní teze), v upravené podobě pak projednán v Radě města Brna a v Zastupitelstvu města Brna dne 07.04.2015 (problémové okruhy). Zastupitelstvo města Brna uložilo Radě města Brna vyhodnotit a zapracovat podněty a připomínky městských částí, dopracovat Připomínky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a zaslat je Krajskému úřadu Jihomoravského kraje.

Městské části byly vyzvány náměstkem primátora pro oblast rozvoje města Mgr. Martinem Anderem, Ph.D. k uplatnění připomínek.

Na OÚPR MMB bylo doručeno vyjádření 16 městských částí: Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Brno-Černovice, Brno-Chrlice, Brno-jih, Brno-Jundrov, Brno-Kníničky, Brno-Královo Pole, Brno-Líšeň, Brno-Maloměřice a Obrány, Brno-Vinohrady, Brno-Žabovřesky, Brno-Medlánky, Brno-střed, Brno-Kohoutovice a Brno-Žebětín.

Z doručených vyjádření 4 městské části (Brno-Černovice, Brno-Jundrov, Brno-Královo Pole, Brno-Líšeň) výslovně připomínky neuplatnily.

Připomínky městských částí byly ve dnech 23.04. - 27.04.2015 jednotlivě vyhodnoceny a s ohledem na zájmy města Brna přiměřeně uplatněny do výsledného návrhu připomínek.

Výsledný materiál „Připomínky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ byl předložen Komisi pro strategické a územní plánování. Po projednání v Radě města Brna dne 05. 05. 2015 byly dne 07.05.2016 připomínky zaslány Krajskému úřadu JMK.

Následně byla z rozhodnutí Rad města Brna a Jihomoravského kraje zřízená společná pracovní skupina, která se na jednáních 21.09. 2015 a 05.10.2015 zabývala vypořádáním připomínek SMB k návrhu ZÚR JMK.

Dne 02.02.2016 bylo městu Brnu dopisem č.j. 15557/2016 doručeno v rámci komunikace samosprávy Jihomoravského kraje s obcemi vyhodnocení připomínek, které město uplatnilo. Toto vyhodnocení obsahovalo i konstatování, zda na základě vyhodnocení připomínek vyplynula potřeba úpravy dokumentace. Na základě tohoto vyhodnocení Krajský úřad Jihomoravského kraje (KÚ JMK), odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování, zajistil úpravu návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území. Toto vyhodnocení není součástí předkládaného návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání (dokládá se dle

stavebního zákona až v návrhu Opatření obecné povahy); z tohoto důvodu se v uplatněných námitkách o tomto vyhodnocení hovoří jako „předběžném“.

Krajský úřad Jihomoravského kraje (KÚ JMK), odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování oznámil 25.04.2016 veřejnou vyhláškou (podle § 39 odst. 1 stavebního zákona a § 172 odst. 1 zákona č.500/2004 Sb., správního řádu) **zveřejnění upraveného návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území na svých webových stránkách www.kr-jihomoravsky.cz** (kliknutím na ZÚR JMK v zelené ploše).

Současně KÚ JMK oznámil konání veřejného projednání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK dne 01.06.2016 v 14:00 hod. v sále Univerzitního kina Scala, Moravské náměstí 3/127 v Brně.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona **mohou dotčené obce** (obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím), oprávnění investoři a zástupci veřejnosti **podat námitky proti návrhu ZÚR JMK. Námitky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit do 7 dnů ode dne veřejného projednání** (v případě více veřejných projednání je rozhodný den konání posledního veřejného projednání, které je 8.června 2016 ve Znojmě) tj. **do 15. 06.2016**. Podle §6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona **je k uplatnění námitek obce proti ZÚR příslušná rada obce**, kde rada nevolí, zastupitelstvo obce v samostatné působnosti. Ve stejné lhůtě **může každý** u Krajského úřadu Jihomoravského kraje **uplatnit připomínky**.

ZÚR JMK jsou územně plánovací dokumentací, která významně ovlivňuje další rozvoj města Brna, zejména z hlediska dopravní infrastruktury. SMB je dotčeno zejména **návrhy vymezených ploch a koridorů** nadmístního významu: rozšířením dálnice D1 na území města Brna (úsek Bosonohy – Slatina) a D2 v úseku Chrlice, Brno - jih, novostavbou dálnice D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2), obchvatem Brno - Chrlice (prodloužení II/152), , obchvatem Brno - Tuřany (po Černovickou terasu), obchvatem Brno Slatina, obchvatem Brno – Bosonohy a veřejným logistickým centrem (VLC) Brno (část z těchto záměrů již je v Územním plánu města Brna v současné době obsažena).

Dále návrh ZÚR JMK obsahuje **výčet jiných, zejména dopravních staveb, u kterých je stanoveno, že mají být řešeny v územně plánovací dokumentaci obce** (nejsou řešeny v ZÚR JMK): silnice I/41 Brno, Bratislavská radiála; silnice I/42 Brno, Velký městský okruh, Železniční uzel Brno (ŽUB) včetně navazujících staveb, Severojižní kolejový diametr (SJKD), terminál IDS Brno - Starý Lískovec. Podrobnější požadavky na řešení pro uvedené záměry jsou stanoveny v článku (437) výroku návrhu ZÚR JMK.

Návrh ZÚR JMK dále na území města Brna vymezuje plochy a koridory a jejich využití, jejichž potřeby a plošné nároky je nutno prověřit - tzv. **územní rezervy**. Jedná se zejména o územní rezervy variant tras pro D 43, prodloužení II/152 – úsek Tuřany – Kobylnice, severní obchvat Modřice (III/15278) a varianty vysokorychlostních tratí (VRT).

Návrh ZÚR JMK dále ukládá prověření změn využití území **územní studií (ÚS) „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno“**. ÚS zahrnuje většinu území města Brna a má prověřit přechod nadmístní dopravní infrastruktury územím metropolitní rozvojové oblasti OB 3 Brno v podrobnějším měřítku a vyhodnotit vlivy na ŽP z hlediska dopadů jednotlivých variant.

Zásadní připomínky uplatněné v rámci společného jednání, jejichž obsahem byl především požadavek urgentního řešení systému koridoru páteřních silnic v brněnské aglomeraci už v rámci aktuálně projednávaného návrhu ZÚR nebyly v jednáních se zástupci Jihomoravského kraje akceptovány. Nadále je Jihomoravským krajem navrhováno nerozhodnout o vymezení koridorů pro páteřní silniční síť na území brněnské aglomerace nyní a rozhodnutí ponechat až do následné Aktualizace ZÚR JMK. Návrh Aktualizace ZÚR JMK má být doručen ke společnému jednání nejpozději do tří let od vydání ZÚR JMK, lze tedy předpokládat schválení Aktualizace ZÚR JMK do 3-5 let (tedy nejdříve v r.2020). V těchto bodech připomínek tedy nedošlo k úpravám návrhu ZÚR a dokumentace je předkládaná v nezměněném řešení. Především z tohoto důvodu SMB využívá nástrojů stavebního zákona a uplatňuje z titulu dotčené obce (obce v řešeném území) k upravenému návrhu námitky.

Rozsudky Nejvyššího správního soudu č.j. 9 Ao 7/2011 apelují na komplexní řešení nadmístního záměru ve svém celku, toto řešení není z hlediska věcného obsahu v případě SJKD a ŽUB pro statutární město Brno výhodné (místa vstupu a výstupu ze ZÚR JMK na území města jsou zřejmá, lze tedy ponechat řešení SJKD a ŽUB na území města Územnímu plánu města Brna). Z tohoto důvodu je samosprávě předkládáno k rozhodnutí, zda uplatňovat námitky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání a zaslat je Krajskému úřadu Jihomoravského kraje dle předloženého návrhu, který obsahuje požadavek na komplexnost a spojitost věcného řešení (tj. požadavek na grafické vymezení ploch a koridorů v ZÚR JMK) – viz var.1 usnesení; nebo námitky č. 7. a 8. vypustit (úkol vymežit tyto stavby nadmístního významu v ÚPmB jsou v ZÚR JMK uloženy slovně, město Brno tedy není omezeno grafickým vymezením ZÚR JMK) – viz var. 2 usnesení. OÚPR z hlediska územně plánovacího doporučuje námitky č. 7 a 8 vypustit. Takto připravený obsah námitek SMB je předkládám KSUP k projednání. V případě, že by došlo ke schválení návrhu s vypuštěním námitek, *návrh* by byl upraven tak, že by došlo k přečíslování navazujících bodů.