

BOD Č.:

Připomínky statutárního města Brna k ZÚR JmK

Rada se seznámila s připomínkami statutárního města k ZÚR JmK.

Usnesení:

Rada požaduje stanovisko Komise výstavby a rozvoje, Komise dopravy a Komise životního prostředí do 10.6.2016.

Hlasování: pro: , proti: , zdržel se:

Zajistí: předsedové komisí, OST

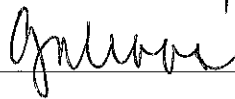
Termín: RMČ

Důvodová zpráva, komentář, poznámka zpracovatele:

Termín k vyjádření MČ je stanoven do 15.6.2016.

Doplňující vyjádření jiného odboru:

Zpracováno dne: 26.5.2016

<i>Garance správnosti a zákonnosti předkládaného materiálu</i>				
Zpracovatel	Právník	Finance	Vedoucí odboru	Předkladatel
OST	Mgr. Jiří Polák	Ing. Tomáš Hornocho	Ing. Jitka Gallová	MVDr. Dagmar Malá
				



STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
NÁMĚSTEK PRIMÁTORA
Mgr. Martin Ander, Ph.D.

MĚSTSKÁ ČÁST BRNO TUŘANY	
Datum doručení:	- 6. 05. 2016
Číslo jednací:	3015
Počet listů:	1
Počet listů příloh:	22

B | R | N | O

V Brně dne 6. 5. 2016
č. j.: KNA 46/2016

Vážený pane starosto/vážená paní starostko,

dovoľte mi, abych Vás informoval o skutečnosti, že Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování **oznámil dne 25. 4. 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 (ZÚR JMK) 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). Dále Krajský úřad Jihomoravského kraje oznámil **konání veřejného projednání** upraveného návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které se bude konat dne **1. 6. 2016 od 14:00 hod.** v sále Univerzitního kina Scala, Moravské náměstí 3/127 v Brně.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou dotčené obce, 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 rozhodným dnem konání posledního veřejného projednání, které se uskuteční 8. června 2016 ve Znojmě) tj. **do 15. 6. 2016**. Podle § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona je k uplatnění námitek obce proti ZÚR příslušná rada obce.

Ve stejné lhůtě může **každý** u Krajského úřadu Jihomoravského kraje **uplatnit své připomínky**. K později uplatněným námitkám a připomínkám se nepřihlíží.

Vzhledem k tomu, že Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou důležitým rozvojovým dokumentem, ke kterému má právo vyjádřit se každý občan kraje, chtěl bych Vás požádat o **zveřejnění** výše zmiňované **veřejné vyhlášky** (v příloze) s informací o možnostech podávání připomínek **na úřední desce Vašeho úřadu městské části**.

Dovoľte mi, abych Vás dále informoval, že samospráva města Brna je připravena reagovat na zveřejněný návrh ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území formulací a podáním námitek a připomínek za statutární město Brno, které budou projednány v příslušných orgánech města, včetně závěrečného projednání v RMB dne 7. 6. 2016.

Pro Vaši snadnější orientaci v dané problematice přikládám uplatněné připomínky statutárního města Brna ke společnému jednání a způsob jejich vypořádání ze strany KÚ JMK (viz Příloha).

S pozdravem

Příloha 2x

Poradí	082	Datum	07.05.2015	Č.j.	56501/2015
Jméno	Petr Vokřál, primátor				
Právníká osoba	Statutární město Brno				
Obec / sídlo	Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno				
Téma					
Téma - jiné	Přípomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Přípomínky

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).

Statutární město Brno dle § 37 odst. (4) stavebního zákona uplatňuje k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) a k Vyhodnocení (v návaznosti na požadavky uplatněné k zadání) následující požadavky a připomínky:

1. Statutární město Brno požaduje dopracovat návrh ZÚR JMK tak, aby při schvalování ZÚR bylo rozhodnuto o koridoru pro R43 v celé délce trasy od severní hranice JMK až po napojení na dálnici D1, a to i na základě důsledného hodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Odůvodnění:

Rozhodnutí o variantě R 43 je pro město Brno zásadní pro jeho další územně plánovací činnost a jeho další rozvoj. Jedná se o dvě varianty řešení s odlišným i dopady pro město Brno, které mají vliv na utváření urbanistické koncepce rozvoje města (vymezování funkčního využití území). Město Brno je přesvědčeno, že pro věcné řešení již existuje podstatná část relevantních podkladů a prověření. 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 oblasti Brno-Bosonohy. Zrušení ZÚR JMK v roce 2012 Nejvyšší správní soud odůvodnil absencí posouzení kumulativních a synergických vlivů na obyvatelstvo. Tento požadavek soudu považujeme za nutné plně respektovat a předmětné posouzení nesmí v projednávání ZÚR JMK chybět. Město Brno i z dopravního hlediska tíží nárůst tranzitní dopravy a hrozí její další nárůst poté, co komunikace R43 byla zařazena do transevropské sítě TEN-T. Město Brno má zájem se rozvíjet 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 se rozhodnutí o výsledné poloze rychlostní silnice R 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 R 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 R 43, prakticky nelze pořídit nový ÚPmB.

2. Statutární město Brno požaduje dopracovat návrh ZÚR JMK tak, aby při schvalování ZÚR bylo rozhodnuto o vymezení koridoru pro první stupeň Třístupňového systému ochrany města Brna před tranzitní dopravou ve směru západ-východ. Na základě výsledků projednání požadujeme upřesnit (územně zmenšit) vymezený rozsah návrhových ploch pro záměry uvedené pod označením DS 12, DS14, RDS 32

Odůvodnění:

První stupeň 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 součásti nadřazené silniční sítě odkládá do dalšího procesu - do Aktualizace 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“. Odklad rozhodnutí o variantách řešení ovlivňuje územně plánovací činnost na území města Brna.

Statutární město Brno preferuje urychlenou modernizaci dálnice D1 s jejím rozšířením na šestipruhové uspořádání za podmínky zajištění důsledných technických opatření, která zajistí ochranu okolí před hlukem a bariérovým efektem (úplné překrytí rozšířené D1 v blízkosti Bosonoh a Starého Lískovce, usnadnění přímého komunikačního propojení s okolními obcemi Troubsko a Ostopovice). Navrhované územní vymezení ploch pro tzv. jižní tangentu na území města Brna je poměrně rozsáhlé a do doby zapracování do ÚPmB nelze rozhodovat podle částí ÚPmB, které jsou v rozporu se ZÚR JMK (§ 54 odst. 5 SZ). Vymezený návrh ploch se tedy jeví svým rozsahem jako nepřiměřený, z tohoto důvodu se uplatňuje požadavek na korekci (zmenšení) těchto ploch.

3. **Statutární město Brno požaduje dopracovat ZÚR JMK o návrh vymezení ploch a koridorů pro silnici I/42 - Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála v upravené trase a s tím související úpravu vymezení regionálního biocentra ÚSES Černovický hájek.**

Odůvodnění:

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. Z tohoto důvodu je požadováno jejich vymezení v ZÚR JMK.

Na základě požadavku Ředitelství silnic a dálnic město Brno pořídilo územní studii „Prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ s cílem prověřit úpravu vedení VMO a trasy Bratislavské radiály. Řešení této ÚS je dále koordinováno s řešením protipovodňové ochrany a v současné době je řešeno navazující územní studií upřesnění vymezení regionálního biocentra Černovický hájek. Současně zadalo Ředitelství silnic a dálnic technickou studii prověřující novou trasu Bratislavské radiály z dopravně-technického hlediska. Tento záměr nadmístního významu musí být zakotven nejprve v ZÚR JMK, a teprve poté jej bude možno promítnout do Územního plánu města Brna.

4. **Statutární město Brno požaduje dopracovat ZÚR JMK o návrh koridoru pro SJKD na území města Brna.**

Odůvodnění:

Záměr severojižního kolejového diametru je vázán především na rozvoj regionální dopravy kraje (Sokolnice - Chrlice - hl. Nádraží - Šumavská - Řečkovice - Kuřim). Jedná se tedy o záležitost nadmístního významu procházející městem Brnem. Z tohoto důvodu je požadováno vymezení SJKD v ZÚR JMK i na území města Brna. Upozorňujeme, že aktuálním zněním návrhu ZÚR je porušen i požadavek uvedený v rozsudku Nejvyššího správního soudu 9 Ao 7/2011 - 579 na komplexní řešení nadmístního záměru ve svém celku, tj. včetně území města Brna.

5. Statutární město Brno požaduje, aby návrh koridoru horkovodu z elektrárny Dukovany byl vložen do ZÚR JMK až poté, co budou definovány konkrétní parametry horkovodu a záměr bude projednán se samosprávou města Brna.

Odůvodnění:

Koridor horkovodu z jaderné elektrárny Dukovany je záležitostí nadmístního významu, jehož primárním účelem je však variantní možnost zásobování města Brna teplem. Samosprávné orgány města zváží potřebu vymezení tohoto systému v ZÚR JMK na základě aktualizace Energetické koncepce statutárního města Brna.

6. Statutární město Brno požaduje vymezit na území města územní rezervy spojitě pro varianty tras VRT a varianty Přestavby ŽUB.

Odůvodnění:

Části vymezených územních rezerv pro tratě VRT bez logického propojení nedeklaruje 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 zde je porušen požadavek rozsudku Nejvyššího správního soudu 9 Ao 7/2011 - 579 na komplexní řešení nadmístního záměru ve svém celku.

7. Statutární město Brno požaduje dopracovat ZÚR JMK o návrh koridoru (příp. územní rezervy) komunikačního obchvatu Maloměřic, Obřan a Kníniček.

Odůvodnění:

Důvodem uplatnění tohoto požadavku je neřízená suburbanizace navazujících obcí Jihomoravského kraje severovýchodně i severozápadě od města Brna, což vede ke zvyšování dopravní zátěže urbanizovaným územím brněnských městských částí Maloměřice a Obřany, nebo Kníničky.

V okrajových částech města Brna je nutné na krajské silniční síti silnic II. a III. třídy realizovat obchvatová řešení, která by vyvedla cílovou dopravu mířící do Brna mimo hustě urbanizovaná území.

8. Statutární město Brno v návaznosti na stanovisko statutárního města Brna uplatněné k 2. návrhu původních ZÚR JMK, v návaznosti na bod 1 a 3 stanoviska statutárního města Brna k návrhu zadání ZÚR JMK a požadavku uplatněném na operativním jednání na KrÚ JMK dne 9.4.2014 opakovaně požaduje stanovení opatření (regulace, etapizace) pro rozvoj funkce bydlení okolních obcí města Brna

s cílem omezení procesu suburbanizace.

Odůvodnění:

Přes opakované požadavky na řešení usměrňování suburbanizace nejsou v ZÚR JMK vytvořeny žádné nástroje pro usměrňování dalšího rozvoje bydlení obcí v okolí Brna.

Pokračující suburbanizace zejména u obcí zařazených v „Územní studii aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ (2010) do oblasti stabilizace sídelní struktury (tj. Bílovice nad Svitavou, Lelekovice, Kanice, Mokrá-Horákov, Ochoz u Brna) a oblasti podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS (tj. Moravany, Rozdrojovice, Jinačovice, Ostopovice, Troubsko) a dalších okolních obcích jako Babice, Kanice, Řícmanice, má na město Brno a na kvalitu životního prostředí jeho obyvatel negativní dopady. Bez napojení obcí, jejichž obyvatelé spádují do města Brna za prací a občanskou vybaveností, na vyšší kapacitní dopravní systém dochází ke stálému zvyšování intenzity dopravní zátěže, která prochází přes obytná území města Brna.

V případě, že nebude vyhověno požadavkům města (výše uvedené záměry budou v ZÚR JMK nadále řešeny jako územní rezervy s potřebou prověření v ÚS), pak:

9. Statutární město Brno požaduje upřesnit, zda pro území vymezené územní studií (kap. I textové části ZÚR JMK) mimo území zahrnuté (v grafické části ZÚR JMK) do územních rezerv vyplývají nějaká omezení pro změny územních plánů a pro změny v území. Současně město Brno požaduje stanovit ve výroku ZÚR JMK lhůtu, dokdy musí být otázky stanovené územní studií prověřeny, a další předpokládaný postup po zpracování studie (např. zda se v územní studii bude jednat o invariantní řešení, které bude již následně převzato do ZÚR JMK).

Odůvodnění:

V kap. I textové části ZÚR JMK se uvádí, že ZÚR JMK vymezují plochu, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií. Z uvedeného jednoznačně nevyplývá, jaké jsou případné konkrétní právní důsledky vymezené územní studie, zejména zda by vymezená územní studie měla znamenat nějaká omezení pro změny v území, primárně pro připravované změny Územního plánu města Brna, a zda by se případná omezení měla týkat pouze částí území, které jsou součástí územních rezerv. Požadujeme proto jednoznačné vyjádření včetně právního zdůvodnění, zda územní studie pro město nebude mít žádný omezující vliv, zejména zda nebude mít vliv na pořizované změny ÚPmB. Použití relativně nových institutů stavebního zákona (zde územní studie podle § 36 odst. 2 stavebního zákona) může vyvolat obtížně předvídatelné právní dopady, zvláště za situace, kdy právní výklad řady ustanovení se v minulosti již vícekrát změnil. V daném případě, kdy územní studie zasahuje většinu území města Brna, je z důvodu právní jistoty potřebné při vypořádání připomínky vysvětlení a zdůvodnění výše uvedených skutečností.

10. Statutární město Brno požaduje, aby byla v prostoru MUK Troubsko - křížení komunikací JZT a R43 s dálnicí D1 součástí prověření i akustická a rozptylová studie se zahrnutím všech existujících i plánovaných záměrů v území za účelem návrhu vhodných územně plánovacích a dalších opatření pro zamezení dopadu na obytnou zástavbu v souvisejícím území.

Odůvodnění:

Uvažovaná kumulace křížení JZT, R43, rozšíření D1, vedení VRT a suburbanizace Troubsko/Ostopovice je

dle studie „Doplnění vyhodnocení vlivů 3 variant konceptu nového ÚPmB na životní prostředí o vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, AMEC, s.r.o., VII/2014" identifikována jako oblast možných budoucích kumulativních resp. synergických vlivů. V prostoru mezi zástavbou obcí Troubsko a Ostopovice a městské části Brno-Bosonohy by byla vybudována mimoúrovňová křižovatka, kterou má dle dostupných podkladů projíždět více než 100 tisíc vozidel denně. Realizace uvedených záměrů by byla spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Pro technickou realizaci těchto dopravních staveb je třeba koordinovat územní rozvoj tohoto prostoru. Územní studie, která bude prověřovat konkrétní řešení přivedení komunikací JZT a R43 do dopravního uzlu, by měla vycházet z podrobné akustické a rozptylové studie se zahrnutím všech existujících i uvažovaných záměrů v území a měla by navrhnout vhodná opatření, vč. územně plánovacích, pro zamezení dopadu na stávající bydlení. Tato studie musí důsledně vycházet z existujících dat o znečištění ovzduší za posledních minimálně 15 let (autorizovaná data Českého hydrometeorologického ústavu) a ze zhodnocení všech dočasných výjimek vydaných krajskou hygienickou stanicí a posoudit, jaká opatření k nápravě byla za posledních 15 navrhována, jaká byla realizována a jaká byla a může být jejich účinnost s cílem v co nejkratším možném časovém období zajistit, že v této oblasti budou splněny zákonné hygienické limity.

- 11. Statutární město Brno požaduje do návrhu protipovodňových opatření doplnit poldr Rájec Jestřebí, který může pozitivně ovlivnit povodňovou situaci v povodí řeky Svitavy, a tím ve městě Brně.**

Odůvodnění:

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 zájem všech obcí (i těch severně od Brna) se postupně rozvíjet, je statutární město Brno přesvědčeno o správnosti požadavku vybudování poldru pro dílčí zlepšení povodňového stavu i mimo území Brna.

- 12. Protipovodňová ochrana na území města Brna je vymezena ve výkrese I.2 pod ozn. POP10 opatření na hlavních brněnských tocích Svatka, Svitava, Leskava. Statutární město Brno požaduje doplnit poldry navržené v Generelu odvodnění města Brna, tj. poldr na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chřlíc.**

Odůvodnění:

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

(Upozorňujeme, že na řece Svitavě je označen celý tok na území města Brna k úpravám, přitom část toku je kapacitní bez úprav).

- 13. V souvislosti s vymezením rozvojové plochy (DG 01) pro umístění veřejného logistického centra severně od letiště Brno - Tuřany požaduje statutární město Brno upřesnit vymezení územní rezervy (RDZ02-B) v předmětné lokalitě, tak aby umožňovala bezprostřední návaznost osobní železniční dopravy na letištní terminál.**

Odůvodnění:

Možnosti umístění veřejného logistického centra a doporučení optimální varianty s ohledem na rozvoj území byl prověřen v územní studii „Umístění veřejného logistického centra - lokalita u letiště Brno - Tuřany“. Vedení trasy VRT Brno - Přerov pro variantu Petrov bylo zpřesněno v dokumentaci „Dopracování variant řešení ŽU Brno (IKP, 2014).

Vymezená územní rezerva RDZ02-B (VRT pro variantu ŽUB Petrov) v návrhu ZÚR JMK neodpovídá vymezení ve výše uvedené studii a je vymezena severněji, než byla prověřena ve studii IKP. Z tohoto důvodu je nutné územní rezervu RDZ02-B upřesnit a rozšířit tak, aby bylo možné oba záměry (DG01 a RDZ02-B) vzájemně koordinovat v podrobnější územně plánovací dokumentaci města Brna.

- 14. Statutární město Brno požaduje doplnění právního zdůvodnění pro přenesení záležitostí nadmístního významu na samostatné řešení města Brna v Územním plánu města Brna. Pokud by Krajský úřad JMK dospěl k závěru, že jsou splněny podmínky ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona, tj. že pro předmětné záměry neexistují významné negativní vlivy přesahující hranice města Brna, pak z důvodů právní jistoty statutární město Brno požaduje, aby Krajský úřad toto pro každý jednotlivý záměr seznatelně doložil a důsledně písemně odůvodnil.**

Odůvodnění:

ZÚR mají klíčový význam pro územní plánování a rozvoj města Brna. Judikatura správních soudů zdůraznila zejména potřebu zakotvení záměrů nadmístního významu, které mají být řešeny v územním plánu obce, nejprve v nadřazené územně plánovací dokumentaci - tedy v zásadách územního rozvoje kraje. Rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j.1 Ao 1/2009 - 185 ze dne 23. 9. 2009 vyslovil tato právní východiska: „Vymezení ploch nadmístního významu je pro pořizování územních plánů obcí závazné ve dvojím smyslu: pozitivním a negativním. V pozitivním smyslu jsou nadřazenou územně plánovací dokumentací vymezené rozvojové plochy nadmístního významu pro územní plány obcí závazné tak, že obec je povinna tyto rozvojové plochy vymezené v nadřazené dokumentaci respektovat a vymezit je i ve svém územním plánu. V negativním smyslu jsou závazné tak, že obec ve svém územním plánu nemůže vymezit rozvojové plochy nadmístního významu, které v nadřazené územně plánovací dokumentaci obsaženy nejsou. Naopak kraj - a jenom kraj - může v zásadách územního rozvoje rozhodovat o vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), které jsou opět závazné pro územní plány obcí (§ 36 odst. 5 stavebního zákona).“

V případě návrhu ZÚR JMK dochází k nové právní situaci, kdy ZÚR JMK ukládá řadu záležitostí nadmístního významu, které byly dříve v ZÚR JMK obsaženy, k řešení statutárním městu Brnu. Svůj postup opírá krajský úřad o novelu stavebního zákona, která vešla v účinnost v r. 2013 a která dle novelizovaného znění ust. § 43 odst. 1 umožňuje, aby územní plán řešil záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, pokud to krajský úřad ve stádiu návrhu územního plánu po společném jednání obcí a dotčených orgánů ve svém stanovisku nevyloučí z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce. Je třeba uvést, že citovaná novela se svou dikcí vztahuje k územním plánům obcí (konkrétně se vztahuje ke stádiu projednávání návrhu územního plánu ve společném jednání), neváže se k obsahu zásad územního rozvoje, ani jej nezužuje pro případ, pokud jsou ZÚR nově tvořeny. Citované ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona rovněž obsahuje věcné podmínky pro možnost řešení záležitostí nadmístního významu v územním plánu obce.

S využitím citovaného ustanovení krajský úřad přenáší některé záležitosti nadmístního významu již ve fázi tvorby ZÚR JMK na město Brno, aby uvedené záležitosti samostatně řešilo ve svém územním plánu v prvním stupni. S ohledem na dlouhodobou a ustálenou judikaturu ve věcech záležitostí nadmístního

významu, v níž bylo vždy požadováno řešit tyto záměry nejprve v nadřazené územně plánovací dokumentaci, není zřejmé, zda je právní opora pro uvedený postup dostatečná. Je třeba uvést, že novelizované ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona jev návrhu ZÚR JMK pouze ocitováno a není tudíž zřejmá související právní úvaha a její dostatečnost pro případ soudního přezkumu. Proto požadujeme z důvodu procesní opatrnosti doplnění odůvodnění v této otázce. Je pravděpodobné, že statutární město Brno bude vystaveno riziku soudního přezkumu: z právního hlediska je stěží předvídatelný postup soudu, pokud bude město Brno nově vymezovat koridor nadmístního významu v prvním stupni (zvláště za situace, kdy ZÚR JMK vznikají nově a neobsahují záměry, které dřívější ZÚR obsahovaly, ani všechny koridory ve své celistvosti). Rovněž požadujeme pro transparentnost doplnění odůvodnění volby zpracovatele, na základě kterého zpracovatel ZÚR JMK některé záležitosti nadmístního významu na území města Brna řeší (obchvaty Bosonoh, Tuřan a Slatiny), a jiné nikoli (např. VMO).

15. Statutární město Brno požaduje upřesnit a konkretizovat požadavky dle písm. h) vyhl. č. 500/2006 Sb. - zejména aby byly stanoveny požadavky vyplývající z nadřazené dopravní a technické sítě pro řešení záležitosti nadmístního významu, které příp. nebudou v ZÚR JMK řešeny

Odůvodnění:

Domníváme se, že je nezbytné doplnit u každého záměru komplexní odůvodňující text, z kterého bude zřejmé, proč se jedná o stavby nadmístního významu, jaký mají význam (jakou mají plnit funkci) v rámci Jihomoravského kraje, proč je nezbytné jejich vymezení, jaký účel mají plnit (srovnatelně např. s odůvodněním obchvatu Tuřan či jiných staveb), proč je na svém území může město Brno řešit, aniž by musely být obsaženy v ZÚR JMK. Dále pak podrobně odůvodnit výrokem stanovené požadavky. Důvodem tohoto požadavku je skutečnost, že nemá jít jen o vyjmenování „záměrů“, ale o vyslovení/stanovení požadavků (to je i základním gramaticko logickým významem slova „požadavky“), např. vymezit plochy o min. rozloze cca....v k.ú. Starý Lískovec pro umístění terminálu IDS, který zajistí propojení přestupních vazeb železnice a MHD města Brna, apod. Pokud by Krajský úřad JMK dospěl k závěru, že jsou splněny podmínky ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona, tj. že pro předmětné záměry neexistují významné negativní vlivy přesahující hranice města Brna, pak z důvodů právní jistoty statutární město Brno požaduje, aby Krajský úřad toto pro každý jednotlivý záměr seznatelně doložil a důsledně písemně odůvodnil.

Závěr - upozornění :

Po věcné stránce ZÚR na území města Brna **nově reálně vymezuje** - nad rámec platného Územního plánu města Brna - pouze obchvat Bosonoh, obchvat Slatiny a obchvat Tuřan. Z dlouhodobě očekávaných či dříve v ZÚR řešených záměrů návrh nových ZÚR **věcně neřeší** na území města Brna zejména: trasu komunikace R 43, Železniční uzel Brno ve spojení s trasováním tratí rychlých spojení (dále jen VRT), Velký městský okruh (dále jen VMO), Severojižní kolejový diametr (dále jen SJKD) a rozvod horkovodu na území Brna. Řešení těchto otázek je odloženo využitím institutu územní rezervy, nebo územní studie, anebo je přeneseno na město Brno.

Lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK, tak jak byl předložen, v části týkající se statutárního města Brna nenaplní zadání, neboť zadání ZÚR JMK určovalo předmětné zásadní dopravní a technické otázky k řešení (textace „řešte“, „prověřte“), nikoli k odsunutí řešení územními rezervami a teprve k následnému prověření. Je sice zřejmé, že zadání nemusí být ve všech bodech vždy naplněno, avšak v daném případě není ve vztahu k městu Brnu věcně řešena většina záměrů nadmístního významu, která se jeho území týká.

Zadání tedy vyvolalo u města Brna důvodné očekávání reálného řešení zásadních dopravních a technických otázek v reálném čase (zvláště za situace, kdy většina výše uvedených záměrů byly v předchozích ZÚR JMK obsažena a jejich trasování reálně řešeno; z tohoto hlediska se jeví nové zpracování ZÚR JMK jako krok zpět). Zde je třeba uvést, že situace bez řešení zásadních záměrů nadmístního významu v nadřazené územně plánovací dokumentaci komplikuje městu Brnu pořízení nového územního plánu (proces nelze dost dobře ani zahájit - bez řešení uvedených otázek nelze ani sestavit zadání). V současné době rozpracovaný nový Územní plán města Brna nebylo možno dokončit primárně z důvodu absence ZÚR JMK a nejasností v řešení záměrů nadmístního významu. Návrh ZÚR JMK tyto otázky opět neřeší, a odsouvá jejich řešení o další 4 roky (viz § 36 odst. 1 stavebního zákona), neboje bez podrobné věcné i právní argumentace přesouvá na město Brno. Statutární město Brno upozorňuje, že v takovém postupu rovněž 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.“

Vyhodnocení připomínek

K připomínceč. 1. uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území včetně zátěže území města Brna tranzitní dopravou a s tím spojeného znečištění přírodního prostředí a překračování limitů znečištění ovzduší. Město Brno má, jak uvádí, zájem se rozvíjet jako zdravé město s maximální ochranou urbanizovaných, rekreačních a rozvojových území. Jako předpoklad pro takový rozvoj přitom uvádí vyvedení tranzitní dopravy mimo sídelní útvary formou obchvatu celého města Brna. Poukazuje přitom na souvislost se zařazením silnice R43 do transevropské silniční sítě TEN-T. Problém (nejen) tranzitní a transevropské dopravy však nelze řešit jejím prostým „odsunem“ na „obchvat celého města Brna“, který by sice odlehčil centrální části Brna, avšak v míře pravděpodobnosti hraničící s jistotou by dopadl na obyvatele okrajových částí města či okolních obcí. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je totiž prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo urbanizovaná území, nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kam jistě rovněž není žádoucí dopravní síť zavlékat.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví obyvatel, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech a ve větší podrobnosti.

Skutečnost, že silnice R43 je součástí evropského systému TEN-T, je mj. uvedena i v důvodech pro vymezení koridoru kapacitní silnice R43 v článku (121) Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky). Je však třeba uvést, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „Nařízení č. 1315/2013“) nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. Nařízení č. 1315/2013 naopak prosazuje propojování městských uzlů (odst. 41 Preambule), integraci hlavních městských a hospodářských center silnicemi vysoké kvality (čl. 17 odst. 2), nebo začleňování městských uzlů do transevropské dopravní sítě (čl. 50 odst. 3 písm. c)).

V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013 je výslovně uvedeno: „Hlavní směry by v souladu s cíli Unie

týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míle“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.“ Toto ustanovení Preambule je konkretizováno v čl. 30 Nařízení č. 1315/2013, které mimo jiné obsahuje i následující úpravu: „*Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: a) ...; b) ...; c) ...; d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center; e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí; f) ...*“

Nařízení č. 1315/2013 tedy předpokládá, že městské oblasti nutně budou nepříznivými účinky tranzitní železniční a silniční dopravy zasaženy, a proto stanoví povinnost směřující k jejich zmírňování, nikoliv však k jejich úplné eliminaci, která není reálně dosažitelná. Nařízení č. 1315/2013 v čl. 30 písm. e) uvádí obchvaty městských oblastí jako opatření směřující ke zmírnění nepříznivých účinků tranzitní železniční a silniční dopravy, ovšem z formulace tohoto ustanovení jednoznačně vyplývá, že se jedná pouze příklad, nikoliv o stanovení definitivního výčtu možností.

V návrhu ZÚR JMK jsou pro kapacitní silnici R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezeny v úseku dálnice D1 – Kuřim územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

V článku (248) textové části I. Návrh je proto v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit variantní koridory R43 Kuřim – dálnice D1 v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno a krajském městě. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedené v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) obsahující posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí. V SEA jsou hodnoceny všechny vlivy uvedené v bodě 6 Přílohy stavebního zákona tj. včetně vlivů synergických a kumulativních (zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů).

Ačkoliv se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 4 obsahuje informativní údaje k územním rezervám. Účelem tohoto informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci komunikací a vzniká kumulace více potenciálních záměrů. Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit (včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území) a koordinovat, a to v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR JMK. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V ZÚR JMK je proto za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna navržena „Územní

studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Cílem územní studie je podrobněji prověřit reálný průchod nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast OB3 Brno, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb sídel v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno a města Brna, územních nároků a dopadů na průchodnost územím a v koordinaci s navazujícími záměry*. Jedním z úkolů územní studie současně je *prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí*.

Součástí územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ bude hluková a rozptylová studie.

Z uvedeného je zřejmé, že se nelze ztotožnit s názorem města Brna, že lze v tuto chvíli již (separátně) rozhodnout o koridoru rychlostní silnice R43 v celé jeho délce. Naopak zpracování územní studie je nezbytné pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji složitého území. Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod dálniční a silniční sítě (včetně silnice R43 jako její neoddělitelné součásti) exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území. Cílem pořizovatele je dosáhnout shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Řešení obsažené v budoucí územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Aby bylo možno zabývat se trasami R43 ze všech odborných hledisek, je prvořadé znát dopravní účinnost jednotlivých tras a z tohoto zatížení vyplývající vlivy na udržitelný rozvoj území. Těmito aspekty se zabývá *Studie R43 v úseku D1 – Kuřim*, kterou v roce 2015 zadalo Ministerstvo dopravy a která bude sloužit jako odborný podklad pro územní studii. Dopravní zatížení určí nejen charakter komunikace, ale i následující možnosti připojení území, ekonomiku staveb atd. Budou dopracovány všechny varianty řešení, a to na shodné úrovni. Studie bude reagovat na výsledky modelových stavů a bude obsahovat nejen řešení vlastní R43 resp. I/43, ale i případné dopady na okolní komunikační silniční síť v území.

V textové části I. návrhu ZÚR JMK v kapitole I. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií“ bude stanoven termín pro zpracování územní studie.

Pořizovatel ZÚR JMK se neztotožňuje s názorem, že bez Aktualizace ZÚR JMK, která vymezí výsledný koridor komunikace R 43, prakticky nelze pořídit nový ÚPmB. K problematice možnosti dalšího postupu pořizování územního plánu města Brna se na žádost primátora města Brna vyjádřila ministryně pro místní rozvoj ve svém dopise čj. 27852/2015 – 81 ze dne 27.08.2015. Zde uvádí možná řešení, jak lze po stránce procesní pokračovat v pořizování ÚPmB, přičemž zdůrazňuje, že „žádné ustanovení stavebního zákona neznemožňuje pořízení územního plánu, pokud neexistuje nadřazená územně plánovací dokumentace“. K vzájemné vazbě mezi jednotlivými nástroji územního plánování citujeme: „...územní plánování je třeba chápat jako kontinuální a předvídavý proces, ve kterém jsou jeho nástroje, zejména politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace, vzájemně provázány a průběžně se ovlivňují. ... Politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace naopak společně reagují a podle míry své abstrakce a správního členění území řeší problematiku jednoho a téhož kontinuálního území.“ V závěru dopisu je vyjádřeno přesvědčení, že

„Rozhodnutí o otázkách dalšího postupu, stejně jako výběr optimální varianty rozvoje města ... je zcela v samostatné působnosti a na odpovědnosti zastupitelstva města ...“.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2. uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území včetně zátěže území města Brna tranzitní dopravou a s tím spojeného znečištění prostředí. Dle názoru města Brna musí být první stupeň Třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou realizován jako součást nadřazené silniční infrastruktury; celá komunikační síť na území Jihomoravského kraje pak musí řešit odklon tranzitní dopravy ze stávajících tahů, které často procházejí v těsné blízkosti sídelních celků. Dle dopravní koncepce jsou jako stávající první stupeň ochrany chápány dálnice D1, D2 a silnice I/52, dle dlouhodobě sledované a prověřované koncepce je první stupeň tvořen rychlostními silnicemi R43, R52, tzv. jihozápadní, jižní a jihovýchodní tangentou.

V návrhu ZÚR JMK je jako součást prvního stupně ochrany vymezen koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2), koridor pro zkapacitnění dálnice D2 Chrlice – Brno-jih a koridor jihovýchodní tangenty Chrlice (D2) – MUK Tuřany. Pro kapacitní silnici R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová v úseku dálnice D1 – Kuřim a pro jihozápadní tangentu Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT) jsou v návrhu ZÚR JMK ve variantách vymezeny územní rezervy, a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty (odůvodnění vymezení územní rezervy pro R43 – viz připomínka č. 1). Pro jihozápadní tangentu je proto v článku (260) textové části I. Návrh v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo vytvořit *územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků bezkolizní a funkční nadřazené komunikační sítě města Brna a jeho okolí v koordinaci s nadřazenou silniční infrastrukturou republikového významu pro zpřístupnění a obsluhu jihozápadní části jádrového území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno*. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území uvedená v témže bodě jsou multidisciplinárního charakteru, aby postihly nejrůznější aspekty, které by měly být při rozhodování zváženy a zohledněny. Jedná se vedle dopravně inženýrského hodnocení včetně širších souvislostí a vedle územních podmínek a průchodnosti územím také o vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a rovněž o socioekonomické důsledky záměru.

Jak je už uvedeno ve vyhodnocení připomínky č. 1, územní rozvoj metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno je nutno za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna prověřit „Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit koncepci nadřazené silniční sítě s ohledem na napojení R52 prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 (Chrlice) včetně potřeby jejího zkapacitnění v úseku Chrlice – MUK Brno-jih, prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2*. Jedním z úkolů územní studie současně je *prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí*. Součástí územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ bude hluková a rozptylová studie. V textové části I. návrhu ZÚR JMK v kapitole I. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií“ bude stanoven termín pro zpracování územní studie.

Z uvedeného je zřejmé, že se nelze ztotožnit s požadavkem města Brna a vymezit „návrhový“ koridor pro první stupeň Třístupňové ochrany města Brna před tranzitní dopravou. Naopak zpracování územní studie je

nezbytné pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji složitého území.

Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod dálniční a silniční sítě (včetně jihozápadní a jižní tangenty jako jejich neoddělitelných součástí) exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území.

Jak je uvedeno ve vypořádání připomínky č. 1, nemá uvedený postup zásadní vliv na územně plánovací činnost na území města Brna. K problematice možnosti dalšího postupu pořizování územního plánu města Brna se na žádost primátora města Brna vyjádřila ministryně pro místní rozvoj ve svém dopise čj. 27852/2015 – 81 ze dne 27.08.2015. Zde uvádí možná řešení, jak lze po stránce procesní pokračovat v pořizování ÚPmB.

Pokud se týká požadavku na zúžení „návrhových“ koridorů, pořizovatel uvádí, že koridor pro záměr DS14 – R52/JT Rajhrad – Chrlice (jižní tangenta) bude zúžen dle studie PK OSSENDORF „Technické studie R52 – Jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“, která zpřesnila prověřované řešení. Pořizovatel dále uvádí, že dle § 43 odst. 3 stavebního zákona *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje*. Z výše uvedeného ustanovení je zřejmé, že všechny koridory dopravní infrastruktury mohou být v ÚPmB zpřesněny, tj. zúženy v podrobnosti odpovídající územnímu plánu podle konkrétních územních podmínek.

Dle dohody na pracovních jednáních se zástupci města Brna nebude záměr DS24 uváděn jako jihovýchodní tangenta; návrh úpravy názvu je Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; územní rezerva pro záměr RDS32 nebude uváděna jako jihovýchodní tangenta; návrh úpravy názvu je Tuřany – Kobylnice prodloužení II/152.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3. uvádíme:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle písm. h) rovněž *stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*. S ohledem na skutečnost, že silnice I/42 – Velký městský okruh (VMO) a silnici I/41 – Bratislavská radiála jsou řešeny pouze na správním území města Brna a oba záměry jsou vymezeny v platném ÚPmB, budou VMO i Bratislavská radiála i nadále řešeny úkolem pro město Brno pouze v textové části ZÚR JMK. Pořizovatel uplatňuje princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou především ty orgány, které jsou občanu nejbližší.“ Na vyšší úrovni se řeší pouze záležitosti, které z hlediska územních dopadů nebo rozsahu přesahují kompetence orgánů obcí. ZÚR JMK ponechává tam, kde je to účelné, rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňuje princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

Úkol pro město Brno v kapitole H.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v návrhu ZÚR JMK bude upraven v tom smyslu, že:

- VMO bude řešen v ÚPD města Brna v dosud nezrealizovaných úsecích ve všech sektorech, včetně všech souvisejících staveb a potřebných napojení sítě významných městských radiál.

- Bratislavská radiála bude řešena v ÚPD města Brna v úseku navazujícím na dálnici D2 od dálnice D1 (MÚK Brno-jih) po navrhovaný VMO.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude plocha pro vymezení RBC 210 Černovický hájek upravena do takového rozsahu, aby zahrnula i ta území, která byla prověřena územní studií "Prověření širších vztahů pro vymezení náhradní plochy regionálního biocentra ÚSES Černovický hájek (RBC 210)" jako disponibilní pro RBC 210. Zároveň bude RBC v grafické části upřesněn tak, aby co nejvíce respektoval požadavek na umístění prověřované mimoúrovňové křižovatky mimo biocentrum.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 .

uvádíme:

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle písm. h) rovněž *stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*. S ohledem na skutečnost, že severojižní kolejový diametr je v nové trase mimo stávající železniční tratě řešen pouze na správním území města Brna bude i nadále řešen úkolem pro město Brno pouze v textové části ZÚR JMK. Pořizovatel uplatňuje princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou především ty orgány, které jsou občanu nejbližší.“ Na vyšší úrovni se řeší pouze záležitosti, které z hlediska územních dopadů nebo rozsahu přesahují kompetence orgánů obcí. ZÚR JMK ponechává tam, kde je to účelné, rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňuje princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

Úkol pro město Brno v kapitole H.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v návrhu ZÚR JMK bude upraven v tom smyslu, že:

- severojižní kolejový diametr bude řešen v ÚPD města Brna jako centrálně umístěná regionální trať navazující na severu na trať Brno – Havlíčkův Brod v prostoru Řečkovice a na jihu na stávající trať Brno – Veselí n. M. v prostoru Starých Černovic, dále využívající nové propojení do stávající tratě Brno – Přerov směr Chrlice

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 . uvádíme:

Záměr horkovodu z elektrárny Dukovany bude ponechán v návrhu ZÚR JMK. Z textové části I. návrh ZÚR JMK z kapitoly H.4. „*Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí*“ bude vypuštěn požadavek na územní vymezení a koordinaci horkovodu od předávací stanice Bosonohy (řešení tepelné distribuční sítě města Brna) v územním plánu Brna. Důvodem vypuštění je připravovaná aktualizace Energetické koncepce statutárního města Brna, z níž vyplyne požadavek na řešení tepelné distribuční sítě města Brna.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6 . uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny územní rezervy pro VRT ve variantách. Územní rezervy zajišťují územní ochranu pro možné prověření vedení a technického řešení VRT v územích, ve kterých by nebyly využity koridory stávajících tratí. V úsecích stávajících tratí se předpokládají prostorové úpravy na pozemcích železničních tratí, proto ZÚR JMK v těchto úsecích pro VRT nevymezují nové koridory.

K požadavku na vymezení variant přestavby ŽUB uvádíme, že ŽUB je rozvětvení železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna. Je tvořen sedmi propojenými celostátními dráhami. Cílem přestavby ŽUB je řešení modernizace průjezdu ŽUB, při kterém dojde k propojení již provedených staveb „Modernizace 1. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností ŽUB, s dosažením parametru přechodnosti a prostorové průchodnosti. MD a SŽDC prověřují varianty přestavby ŽUB; prověřování není ukončeno (v současné době se zpracovává studie proveditelnosti).

V kapitole H.4. „Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí“ textové části I. návrhu ZÚR JMK bude pro řešení záměru ŽUB úkolem pro město Brno doplněno:

- *železniční uzel Brno sestávající z úseků tratí vnitroměstských a stávajících či navrhovaných tratí zaústěných do uzlu z vnějšku a to v celém rozsahu území města Brna vč. všech navazujících staveb, dopraven a dalších zařízení, v souladu s Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525*

K bodu ŽUB bude v textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK doplněno zejména:

- *v ÚPmB bude zpracováno a zpřesněno řešení železničního uzlu podle rozhodnutí ministerstva dopravy učiněného v souladu s Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525, které uvádí "doporučuje primátorovi statutárního města Brna a hejtmanovi Jihomoravského kraje iniciovat zpracování vybrané optimální varianty přestavby železničního uzlu Brno do územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace bezprostředně po jejím výběru".*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7. uvádíme:

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona *Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití,...* Projektant v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK prověřil jednotlivé záměry z hlediska jejich nadmístního významu, případně zda záměry mohou plnit funkci napojení krajské sítě na síť dálnic nebo rychlostních silnic; přitom zohlednil rovněž skutečnost, že dle ust. § 43 odst. 1 stavebního zákona *Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevytloučí.*

V připomínce Statutárního města Brna se uvádí, že *v okrajových částech města Brna je nutné na krajské silniční síti silnic II. a III. třídy realizovat obchvatová řešení.* Z připomínky je zřejmé, že jsou požadovány obchvaty krajské silniční sítě na území města Brna. Dle Generelu krajských silnic jsou obchvaty v rámci jednotlivých městských částí města Brna vedeny jako obchvaty krajského významu (obchvat Slatiny, Chřilic, Tuřan, Bosonoh) či místního významu (obchvat MČ Maloměřice-Obřany). Zde je nutno upozornit, že zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního významu (obchvaty krajského významu), nikoliv

plochy či koridory řešící problematiku jednoho sídla, tedy celoměstského systému. Dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu;* (tzn. nesmí řešit koncepci rozvoje území obce, kterou stanovuje územní plán).

Situace jmenovaného obchvatu MČ Maloměřice-Obřany byla řešena dopravní studií, kterou zadal Jihomoravský kraj v roce 2007 - „Dopravně urbanistický rozvoj a širší územní vztahy města Brna v oblasti Obřany – Maloměřice, Bílovice nad Svitavou a obcí spádujících k městu Brnu silnicí II/374“. Zpracovatel ZÚR JMK s využitím závěrů této studie prověřil vymezení oblastí včetně plánovaného územního rozvoje obcí, které ovlivňují dopravní zátěž na silnici II/374. Závěry prověření jsou v souladu se závěry uvedené dopravní studie: kapacita stávající silnice II/374 pro výhledové intenzity dopravy rozvoje obcí spádujících k městu Brnu je dostatečná a trasa obchvatu MČ Maloměřice – Obřany je nereálná v důsledku konfigurace terénu a lokalizace chráněných území přírody a krajiny.

Pokud se týká požadovaného dopracování obchvatu Kníniček, připomínku k obchvatu krajské silnice III/3846 směrem od Kuřimi bereme na vědomí. Jedná se o záměr, který Jihomoravský kraj jako vlastník silnice III. třídy nesleduje. Není mu rovněž známo, že by potencionální trasa silnice III. třídy byla odborně studována. Neexistuje tedy podklad, na jehož základě by bylo možné záměr v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnotit a popřípadě zpracovat.

Potřebnost obchvatu Kníniček bude prověřena v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“.

Pokud se týká suburbanizace navazujících obcí, je tato otázka řešena ve vypořádání připomínky č. 8.

Z vyhodnocení připomínky nevyplyvá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8 . uvádíme:

Požadavku na omezení suburbanizace v zázemí Brna nemůže pořizovatel ZÚR JMK vyhovět, neboť ZÚR nedisponuje nástroji pro regulování rozvoje obcí vč. omezení rozvoje bydlení. Územní plánování pouze koordinuje využití a uspořádání území při respektování vlastnických vztahů a veřejných i soukromých zájmů na využití území.

Zásady územního rozvoje se zabývají utvářením osídlení v obecné rovině: vymezováním rozvojových a specifických oblastí, rozvojových os a center osídlení. ZÚR zajišťují rovněž podmínky pro obsluhu území nadmístní dopravní a technickou infrastrukturou vymezováním koridorů pro budoucí umístění dopravních a technických staveb. Vymezování zastavitelných ploch pro bydlení i další funkce je úkolem územních plánů a je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí. Územní plány jsou závazné pro rozhodování stavebních úřadů a v případě, že obec nemá platný územní plán, nemůže realizovat územní rozvoj vně svého zastavěného území. Suburbanizace není neřízená. Procesu tvorby územního plánu, jakožto základního nástroje využití a uspořádání území, se účastní místní samospráva, státní správa (orgány územního plánování, dotčené orgány), veřejnost, vlastníci nemovitostí a autorizovaný projektant. Hlavním cílem územního plánování je udržitelný rozvoj území, který prolíná celým stavebním zákonem. Všichni aktéři územního plánování mají povinnost vytvářet územní podmínky pro udržitelný rozvoj. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje.

Suburbanizaci v zázemí Brna způsobují zejména obyvatelé Brna stěhující se do okolních obcí, přičemž ovšem spádují do metropole za prací a vybaveností. Až se stane Brno atraktivnější pro bydlení, nastane proces

reurbanizace – návrat obyvatel do velkoměsta. V praxi se ukazuje, že se nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst koriguje po čase „spontánně“ - volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce.

Je pravda, že bez napojení obcí na vyšší kapacitní dopravní systém dochází ke stálému zvyšování intenzity dopravní zátěže, která prochází přes obytná území města Brna. Za tímto účelem je v ZÚR JMK navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Řešení navržené odborníky v podrobnějším měřítku než se zpracovávají ZÚR a ve spolupráci Jihomoravského kraje s Brnem, okolními obcemi a rezortem dopravy se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9 . uvádíme:

Prostřednictvím „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod dálniční a silniční sítě exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v území. Cílem pořizovatele je dosáhnout složitě shody/kompromisu na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Pořizovatel ZÚR JMK předpokládá, že na základě řešení územní studie budou některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

V ploše vymezené v ZÚR JMK, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, nebude pozastaveno pořizování územních plánů a jejich změn. Co se týče omezení změn v území pořizovatel ZÚR JMK odkazuje na právní výklad obsažený v publikaci Stavební zákon, komentář, Jana Macháčková a kolektiv, nakladatelství C. H. Beck, 2013, kde se uvádí: *Vzhledem k tomu, že územní studie uložená v zásadách územního rozvoje zpravidla řeší rozsáhlé území více obcí, nemůže být (na rozdíl od územní studie uložené v územním plánu) podmínkou pro rozhodování o změnách území. Jak správně předpokládáte, omezení využití území se bude týkat pouze v ZÚR JMK vymezených územích rezerv znázorněných ve „Výkresu ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ÚSES“. V územní rezervě jsou zakázány změny v území, které by mohly její stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.*

V textové části návrhu ZÚR JMK bude doplněn termín pro zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ takto: *Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.*

V textové části Odůvodnění ZÚR JMK v kap. G.9. bude doplněn *předpokládaný harmonogram pořizování územní studie.*

Požadavek na variantnost/invariantnost řešení bude předmětem zadání územní studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10 . uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK je si vědom, že ve správních územích obcí Troubsko, Ostopovice a městské části Brno-Bosonohy vzniká kumulace více potenciálních dopravních záměrů: křížení JZT, R43, rozšíření D1, vedení

VRT, a to při stávajícím intenzivním využití tohoto území. Realizace uvedených záměrů by byla spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel, a proto je třeba koordinovat územní rozvoj tohoto prostoru. V ZÚR JMK je za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okolí města Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Jedním z úkolů územní studie bude *prověřovaná řešení směřovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí*.

Požadavek Statutárního města Brna na zpracování akustické a rozptylové studie se zahrnutím stávajícího využití území i uvažovaných záměrů v exponovaném území Troubsko/Ostopovice/Brno-Bosonohy a návrhem opatření pro zamezení dopadu případné realizace dopravních záměrů na stávající bydlení je oprávněný. Součástí „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ bude hluková a rozptylová studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11. uvádíme:

Poldr Rájec není aktuálním záměrem na řešení protipovodňové ochrany Povodí Moravy, s.p. Podle Strategie ochrany před povodněmi v ČR je povinností jednotlivých ohrožených subjektů chránit se před povodněmi tzn., že poldr Rájec nebo jiné kompenzační opatření by měl do koncepčních dokumentů územního plánování zařadit a dále připravovat k realizaci ten, kdo jím má být chráněn.

V současné době je poldr Rájec jako jedno z celé řady možných protipovodňových opatření uveden jen rámcově, bez podrobnějších údajů ve Studii protipovodňové ochrany na území Jihomoravského kraje (Aquatix 2007). V Generelu protipovodňových opatření města Brna není poldr Rájec zmiňován.

Povodí Moravy, s. p., zpracovalo v letech 2002 a 2003 a aktualizovalo v roce 2009 hydrotechnické výpočty účinku poldru Rájec – Jestřebí. Z výsledků posouzení vyplývá následující: Poldr by transformoval povodeň až nad úroveň 20 leté povodně ve Svitavě. Pak by měl transformační účinek řádově ze stoleté povodně pod Rájcem Jestřebí na cca 50 letou až k soutoku se Svatkou. Toto by však platilo za předpokladu, že povodňová vlna přijde z povodí Svitavy nad poldrem Rájec – Jestřebí. Mezi Rájcem – Jestřebí a Brnem je však poměrně velké mezipovodí, (Býkovka, Punkva, Křtinský potok a další), které může výrazným způsobem ovlivnit povodeň na Svitavě pod Rájcem – Jestřebí. Pro návrh PPO níže ležících obcí je tedy nutno počítat i s povodní z mezipovodí. V Brně na Svitavě je rozdíl v hladinách mezi Q100 a Q50 cca 20 cm, tedy při ideálním stavu využití poldru Rájec – Jestřebí by mohly být protipovodňové hráze mírně nižší. Povodí Moravy, s. p., nedoporučuje návrh PPO Brno Svitava pouze na 50- ti letou povodeň s tím, že zbytek bude transformován poldrem Rájec – Jestřebí. Efekt poldru Rájec by se spíše projevil ve městě Blansko, kde je protipovodňová ochrana nižší, řádově na 20 leté povodni. Vzhledem k tomu, že náklady na výstavbu poldru Rájec – Jestřebí převyšují vliv na snížení nákladů na výstavbu lokální PPO Brno a Blansko, bylo v roce 2005 upuštěno od dalších stupňů přípravy tohoto poldru.

Možným řešením by bylo řešení prostoru navrhovaného poldru přírodě blízkým protipovodňovým opatřením s návrhem vypouštěcího manipulovatelného objektu a zařazením tohoto území jako území určené k rozlivům. Je tedy na jednání mezi chráněnými subjekty (Brnem) a Rájcem – Jestřebí, jakým směrem se dále ubírat.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 12 . uvádíme:

Statutární město Brno požaduje do návrhu protipovodňových opatření (POP10) doplnit poldry na Leskavě jižně od Bosonoh a poldr u Chrlic navržené v Generelu odvodnění města Brna.

Tomuto požadavku pořizovatel ZÚR JMK nevyhovuje, neboť tyto poldry nejsou obsaženy v podkladech uplatněných do návrhu ZÚR JMK Povodím Moravy, s.p. a pořizovatel ZÚR JMK je nepovažuje za záměry nadmístního významu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplyvá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č.13 . uvádíme:

V rámci zpracovávané „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.) bylo v lokalitě letiště Brno projektantem navrženo několik variant řešení, které umožní zabezpečení návaznosti osobní železniční dopravy na letištní terminál. Na podkladě variant uvedených ve studii proveditelnosti bude upraveno řešení v návrhu ZÚR JMK tak, aby návaznost osobní železniční dopravy na letištní terminál byla zajištěna.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 14 . uvádíme:

V části G.8.4 (k bodu 424) II. Odůvodnění ZÚR JMK bude doplněno tak, aby byly dostatečně zřejmé důvody, na základě kterých bylo řešení záměrů nacházejících se na administrativním území jedné obce ponecháno na řešení v úrovni územního plánu.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 15 . uvádíme:

Požadavek na upřesnění a konkretizování požadavků odkazuje na písm. h) vyhlášky č. 500/2006 Sb., přičemž pouze z kontextu připomínky č. 15 lze dovodit, že se jedná o Přílohu č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah ZÚR, odst. 1 písm. h), cituji: „stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím

k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury“ Jak je z dikce tohoto ustanovení zřejmé, v návrhu ZÚR JMK mohou být stanoveny pouze požadavky nadmístního významu. Nelze tedy v návrhu ZÚR JMK stanovovat požadavky pro koridory a plochy příslušející již úrovni územního plánu, jak to ostatně ZÚR zapovídá ust. § 5 odst. 4 stavebního zákona. Pro ZÚR jsou tudíž základní jednotkou správní území obcí, neboť jedním z jejich úkolů je koordinace využívání území, tj. koordinace územně plánovací činnosti obcí s ohledem na širší územní vztahy přesahující území jedné obce.

Požadovanému *doplnění komplexního odůvodňujícího textu k záležitostem nadmístního významu, které nebudou řešeny v ZÚR JMK, ze kterého bude zřejmé, proč se jedná o stavby nadmístního významu, jaký mají význam (jakou mají plnit funkci) v rámci Jihomoravského kraje, proč je nezbytné jejich vymezení, jaký účel mají plnit (srovnatelně např. s odůvodněním obchvatu Tuřan či jiných staveb), proč je na svém území může město Brno řešit, aniž by musely být obsaženy v ZÚR JMK...* bude vyhověno způsobem uvedeným ve vyhodnocení předchozí připomínky č. 14.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K Závěru – upozornění uvádíme:

Návrh ZÚR JMK využil k řešení všechny nástroje, které stavební zákon umožňuje (návrh, územní rezerva, územní studie, požadavek na řešení v ÚPD obce), včetně principu subsidiarity. Ve vyhodnocení předchozích připomínek je k jednotlivým záměrům uvedeno, z jakých podkladů vychází jejich vymezení, resp. z jakých důvodů vychází požadavek na vymezení území rezervy či řešení v ÚPD obce. Návrh ZÚR JMK ve smyslu § 37 odst. 8 stavebního zákona posoudilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a ve svém stanovisku č.j. MMR 28714/2015-81-2 ze dne 26.11.2015 v bodě 7. Kontrolní a dozorová činnost ministerstva nad rámec stanoviska podle § 37 odst. 8 stavebního zákona předložené řešení ZÚR JMK nijak nezpochybnilo.

Ke konstatování, že návrh ZÚR JMK v části týkající se statutárního města Brna nenaplnuje zadání, neboť zadání ZÚR JMK určovalo předmětné zásadní dopravní a technické otázky k řešení (textace „řešte“, „prověřte“), nikoli k odsunutí řešení územními rezervami... pořizovatel konstatuje, že zadání neupřesňovalo, jakým způsobem budou jednotlivé problémy v území řešeny (zda návrhem, územní rezervou či požadavkem na řešení v ÚPD obce); návrh ZÚR JMK zpracovaný projektantem je právě výsledkem citovaného požadavku „řešte“, „prověřte“ s tím, že pro dosažení optimálního řešení byly využity všechny nástroje, které při tvorbě ZÚR stavební zákon umožňuje. V rámci zpracování návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude doplněna kapitola H.4. „Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí“ textové části I. návrhu ZÚR JMK a odpovídající část odůvodnění.

Pořizovatel ZÚR JMK se neztotožňuje s názorem, že bez řešení zásadních záměrů nadmístního významu v nadřazené územně plánovací dokumentaci prakticky nelze pořádit nový územní plán města Brna. K problematice možnosti dalšího postupu při pořizování územního plánu města Brna se na žádost primátora města Brna vyjádřila ministryně pro místní rozvoj ve svém dopise čj. 27852/2015 – 81 ze dne 27.08.2015; jeho závěry jsou shrnuty ve vyhodnocení připomínky č. 1. Ministryně pro místní rozvoj uvedla možná řešení, jak lze po stránce procesní pokračovat v pořizování ÚPmB, přičemž zdůraznila, že „žádné ustanovení stavebního zákona neznemožňuje pořízení územního plánu, pokud neexistuje nadřazená územně plánovací dokumentace“. Ke vzájemné vazbě mezi jednotlivými nástroji územního plánování uvedla: „...územní plánování je třeba chápat jako kontinuální a předvídatý proces, ve kterém jsou jeho nástroje, zejména politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace, vzájemně provázány a průběžně se ovlivňují. ... Politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace naopak společně reagují a podle míry své abstrakce a správního členění území řeší problematiku jednoho a téhož kontinuálního území.“ V závěru dopisu je vyjádřeno přesvědčení, že „Rozhodnutí o otázkách dalšího postupu, stejně jako výběr optimální varianty rozvoje města ... je zcela v samostatné působnosti a na odpovědnosti zastupitelstva města ...“.

Závěrem dodáváme, že si musí všechny strany uvědomit a hlavně prosazovat v praxi: zodpovědnost za jim svěřená území je sdílená a územně plánovací činnost je potřeba vykonávat ve vzájemné součinnosti.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.



ČJ.: JMK 58770/2016
Sp. zn.: S-JMK 58766/2016
Datum: 25.04.2016

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Toto oznámení musí být vyvěšeno na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje na dobu nejméně 15 dnů. Patnáctým dnem se písemnost považuje za doručenou.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Zveřejněno způsobem umožňující dálkový přístup dne:

OZNÁMENÍ

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování podle § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“),

I.

podle § 39 odst. 1 stavebního zákona a § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oznamuje

zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území

- o na webových stránkách Jihomoravského kraje www.kr-jihomoravsky.cz kliknutím na ZÚR JMK v zelené ploše,
- o v listinné podobě na odboru územního plánování a stavebního řádu, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3/5, Brno, kancelář č. 225 a č. 226 (2. patro),

II.

podle § 39 odst. 1 stavebního zákona a § 172 odst. 3 správního řádu oznamuje

konání veřejného projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území

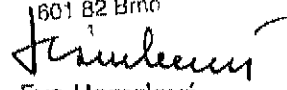
jehož konání podle § 22 odst. 1 stavebního zákona nařizuje ve dnech

- 1. června 2016 od 14:00 hodin v sále Univerzitního kina Scala, Moravské náměstí 3/127, Brno
- 2. června 2016 od 14:00 hodin na MěÚ v Břeclavi, zasedací místnost č. 112, nám. T. G. Masaryka 3
- 3. června 2016 od 14:00 hodin v Sále Evropa Masarykova muzea v Hodoníně, Národní třída 21
- 6. června 2016 od 14:00 hodin na MěÚ v Blansku, velká zasedací místnost č. 102, 1. patro, nám. Republiky 1
- 7. června 2016 od 14:00 hodin v kině Sokolský dům ve Vyškově, Tyršova 2
- 8. června 2016 od 14:00 hodin na MěÚ ve Znojmě, Velký jednací sál v 1. poschodí, nám. Armády 8

POUČENÍ:

- Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území a oznámení o konání jejich veřejného projednání podle § 39 odst. 1 stavebního zákona Krajský úřad Jihomoravského kraje doručuje veřejnou vyhláškou.
- Písemnost doručovaná prostřednictvím veřejné vyhlášky podle § 25 odst. 2 správního řádu, se považuje za doručenou patnáctým dnem vyvěšení na úřední desce, pokud byla v téže lhůtě zveřejněna též způsobem umožňujícím dálkový přístup (www.kr-jihomoravsky.cz – Úřední deska – Veřejné vyhlášky).
- I přesto, že tato veřejná vyhláška byla zveřejněna také na úředních deskách všech obcí v rámci správního obvodu Jihomoravského kraje, podle § 25 odst. 3 správního řádu platí, že dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který písemnost doručuje.
- Veřejné projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území se podle § 39 odst. 1 stavebního zákona může konat nejdříve 15 dnů ode dne doručení této vyhlášky.
- Podle § 22 odst. 1 stavebního zákona veřejné projednání při pořizování územně plánovací dokumentace nařizuje pořizovatel. Je-li to účelné nebo vyžaduje-li to rozsah řešeného území, nařídí pořizovatel více veřejných projednání na jím určených místech. Pro počítání lhůt stanovených zákonem je rozhodný den konání posledního veřejného projednání.

- Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou **dotčené obce, oprávnění investoři a zástupci veřejnosti** podat námitky proti návrhu zásad územního rozvoje. Námitky s odůvodněním a vymezením dotčeného území lze uplatnit u Krajského úřadu Jihomoravského kraje do 7 dnů ode dne veřejného projednání. Ve stejné lhůtě může každý u Krajského úřadu Jihomoravského kraje uplatnit připomínky k návrhu zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. K později uplatněným námitkám a připomínkám se nepřihlíží.
- Podle § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona je k uplatnění námitek obce proti zásadám územního rozvoje příslušná rada obce a v obcích, kde se rada nevolí, zastupitelstvo obce v samostatné působnosti.

Krajský úřad Jihomoravského kraje
 odbor územního plánování
 a stavebního řádu
 Žerotínovo nám. 3
 601 82 Brno

 Ing. arch. Eva Hamrlová
 vedoucí odboru

Záznam o vyvěšení na úředních deskách obcí v rámci správního obvodu Jihomoravského kraje podle § 25 odst. 3 správního řádu:

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Zveřejněno způsobem umožňující dálkový přístup dne:

Krajský úřad Jihomoravského kraje	
Na úřední desce: vyvěšeno dne	25.4.16
	sňato dne
Za údaje odpovídá:	