



STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
PRIMÁTOR
Ing. Petr Vokřál

Brno 7. května 2015
č. j.: MMB/178149/2015

Připomínky statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

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 odlišnými 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 projednávaných 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 vymeze 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, DS 14, 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 „Doplňení 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 zájmem 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 výkresu 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 Chrlic.**

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 záležitosti 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 statutárnímu 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 je v 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 stěžejí 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 nenaplnuje 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), nebo je 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.*“

Petr Vokřál

otisk úředního razítka

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Žerotínovo nám 449/3
601 82 BRNO