Kapitola M

Vypořádání připomínek

M. Vypořádání připomínek

Krajský úřad Jihomoravského kraje ve smyslu § 39 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, zpracoval návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

1. Vyhodnocení připomínek uplatněných ke společnému jednání o Návrhu ZÚR JMK podle § 37 odst. 3 stavebního zákona

Pořadí	**001**	Datum	25.03.2015	Č. j.	38148/2015
Jméno	Ing. Jan Studený				
Právnická osoba	**Obec Říčany**				
Obec / sídlo	Říčany, nám. Osvobození 340, 664 82				
Téma	Zásobování vodou				
Téma – jiné					

Připomínka

Obracím se na Vás s prosbou o přehodnocení umístění **TV01 – „Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany“** v návrhu Zásad územního rozvoje JMK.

Stavba nemá pro naši obec žádný strategický význam. Naše obec už má zajištěnu dodávku vody s dostatečnou vydatností, protože v roce 2013 se od našich zdrojů odpojil Městys Ostrovačice, který si vybudoval vlastní přivaděč z Rosic. Navíc bude v budoucnu možné naopak zásobovat Říčany z Ostrovačic.

Obec Říčany má vlastní zdroj vody, který má po odpojení Ostrovačic dostatečnou vydatnost i s velkou rezervou. Navíc v naší obci neplánujeme žádný dramatický rozvoj.

Žádáme o výmaz koridoru TV01, protože není opodstatněný. Navíc nám významně zasahuje do lokality budoucího průmyslového rozvoje.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce proběhlo na KrÚ JMK nejprve jednání dne 20.04.2015 za účasti zástupce obce a zástupců Vírského oblastního vodovodu, sdružení měst, obcí a svazků obcí (dále jen VOV). Na jednání předali zástupci VOV vyjádření Městyse Ostrovačice, který se připojil k připomínce obce Říčany a rovněž požaduje vypuštění záměru TV01 s odůvodněním připojení městyse na Skupinový vodovod Ivančice – Rosice. Na základě výše uvedeného zástupci VOV souhlasili se zkrácením koridoru záměru TV01 a jeho ukončením ve vodojemu Chudčice.

Zkrácení záměru TV01 se dotýká obcí Hvozdec, Veverské Knínice a městyse Veverská Bítýška, proto se KrÚ obrátil na obce s žádostí o vyjádření, zda akceptují vypuštění záměru TV01 v úseku Říčany – Chudčice z návrhu ZÚR JMK. Obce s vypuštěním souhlasily vyjma obce Hvozdec, která požaduje ukončení ve vodojemu Hvozdec s odůvodněním, že obec s napojením na Vírský oblastní vodovod výhledově počítá.

Následně proběhlo na KrÚ JMK jednání dne 22.07.2015 za účasti zástupců všech dotčených obcí a zástupců VOV, na kterém byl návrh ukončení záměru Vírského oblastního vodovodu, napojení skupinového vodovodu Říčany ozn. TV01 prodiskutován s následujícím závěrem, který zúčastnění akceptovali:

V návrhu ZÚR JMK bude záměr TV01 ukončen v plánovaném předávacím místě u obce Hvozdec.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**002**	Datum	15.04.2015	Č. j.	46707/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínka

Podávám tímto připomínku k návrhu zásad územního rozvoje na vyvěšenou vyhlášku ze dne 23.3.2015 v úřední desce městyse Deblín, kterou dává na vědomost Kraj. úřad pro JmK odbor územ. plánování, Brno.

Jedná se o parcelu č. xxx/x v katastr. Území městyse Deblín; tato parcela je vedena v územ. plánu, jako ostatní plocha a účel cesta. Jsem vlastníkem zmíněné parcely a podávám návrh, aby toto bylo změněno a mě už měst. Deblín (zastupitelstvo) odsouhlaseno, že p. č. xxx/x bude sloučena s p. č. xxxx jako jeden celek a bude užívána jako zahrádka. Připomínku obdobného znění jsem také zaslal na Měst. úřad Tišnov odb. územ. plánování.

Odůvodnění: Stávající oplocení p. č. xxxx (cca 90 m plotu) je v dezolátním stavu a proto jsem žádal staveb. odbor Měst. úřadu v Tišnově o povolení oplocení p. č. xxx/x a p. č. xxxx, že po získání potřebného povolení, vznikne sloučením těchto parcel, jeden celek jako zahrada. Situační plánek, se zakreslením oplocení, přikládám.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR neslouží k rozhodování o zcelování a změně druhu pozemků. Obsah ZÚR je dán stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. V souladu se stavebním zákonem ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. V souladu s § 80 a § 82 stavebního zákona rozhoduje o změně druhu pozemku případně o dělení nebo zcelování pozemků příslušný stavební úřad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**003**	Datum	17.04.2015	Č. j.	47892/2015
Jméno					
Právnická osoba	**Město Valtice**				
Obec / sídlo	nám. Svobody 21, 691 42 Valtice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Z pověření Rady města Valtice v souladu s § 6, odst. 6 e) Zákona 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu uplatňujeme připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Město Valtice kategoricky trvá, aby v zásadách územního rozvoje, v textové a grafické části bylo respektováno trasování a technické provedení obchvatu Valtic v souladu s územním plánem, změny č. 1, schválené zastupitelstvem města v listopadu 2000, který byl řádně projednán s Ministerstvem kultury, Národním památkovým ústavem a orgánem památkové péče tehdejšího Okresního úřadu v Břeclavi.

Silniční obchvat Valtic, lépe řečeno přeložka silnice I/40 byla hlavním důvodem k objednání změny č. 1

územního plánu města Valtice v roce 1999. Pořizovatelem dokumentace byl Okresní úřad v Břeclavi a finančně se na něm podílelo i město Valtice (celkem 450 tis. Kč). Po projednání se všemi veřejnoprávními orgány a organizacemi schválilo zastupitelstvo města svým Usnesením č. 21, ze dne 15. 11. 2000 Obecně závaznou vyhlášku č. 3/2000 o závazných částech změny č. 1 územního plánu Města Valtice. Varianta schválená územním plánem města Valtice, která vychází z vyhledávací studie, kterou zpracovala firma PROFI Jihlava v únoru 1999 (zakázka č. BVC 98103) a byla 2 dopracována v podrobné studii od téže firmy v roce 2001, je nejvýhodnější z důvodu technického řešení a tím i ekonomické výhodnosti, ale především z důvodu minimálního zásahu do krajiny, minimalizace střetů s chráněnými alejemi, minimalizace negativních vlivů stavby na hydrologii celého území a v možnosti přímého napojení křižujících komunikací a následného řešení dopravní obslužnosti území. Jakékoliv jiné provedení než stávající platné, např. tunelem v místě křížení s Bezručovou alejí nebo hlubokým zářezem, místy až 18 m do hloubky, je naprosto neodborné a laické. Při realizaci tunelu bude nutno zajistit napojení města Valtice a obcí Lednice a Hlohovec na stávající komunikaci. Znamená to tedy, že kromě realizace tunelu, by muselo být provedeno povrchové křížení v násobně větším rozsahu, než navrhuje stávající řešení. Dále chceme zdůraznit, že Valtice vyvinuly velké úsilí a náklady na výkupy pozemků a ponechání si vlastních pozemků v této lokalitě pro stavbu obchvatu, či případnou směnu. V rámci komplexní pozemkové úpravy byla trasa obchvatu již vytyčena a nelze ji měnit. Větší část trasy je zapsána v katastru nemovitostí na LV Města Valtice. Město Valtice, zastoupené svým zastupitelstvem využije všech standardních i výjimečných možností k tomu, aby byla řešena dopravní situace v centru města a nedocházelo k jejímu zhoršování. Věřím, že v dalších krocích při schvalování ZÚR Jihomoravského kraje budou zohledněny uvedené argumenty a budou do dokumentace zakomponovány.
Vyhodnocení připomínky Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor silnice I. třídy I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic ozn. DS18. Vymezení koridoru v grafické části je v souladu s požadavky města Valtice. V textové části II. Odůvodnění jsou popsány důvody vymezení záměru včetně uvedení podkladů, z kterých projektant vycházel při vymezování koridoru. Dále je v textu odůvodnění uvedeno cit.: „*Koridor severního obchvatu Valtic je vymezen tak, že v souladu s aktualizací technické studie umožňuje variantní řešení křížení severního obchvatu silnice I/40 se silnicí II/422, Břeclavskou a Ladenskou alejí (var. 1 – severní obchvat pod silnicí II/422 v zakrytém zářezu, var. 2 vedení silnice I/40 v zářezu a převedení silnice II/422 mostním objektem nad I/40)*.“ ZÚR stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovují požadavky na jejich využití. Konkrétní technické řešení (v tomto případě úrovňové či mimoúrovňové křížení severního obchvatu silnice I/40 se silnicí II/422) není předmětem řešení ZÚR, a proto bude výše uvedený text vypuštěn. Koridor severního obchvatu Valtic je v návrhu ZÚR JMK vymezen tak, že umožní jeho upřesnění v rámci územního plánu města Valtice. **Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**004**	Datum	17.04.2015	Č. j.	48152/2015
Jméno	Ing. Svatopluk Staněk, místostarosta města				
Právnická osoba	**Město Oslavany**				
Obec / sídlo	náměstí 13. prosince 2, 664 12 Oslavany				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů				

	Zásad na udržitelný rozvoj území

Připomínka

Rada města Oslavany se na svých zasedáních dne 30.03. a 13.04.2015 zabývala mj. zveřejněným návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad na udržitelný rozvoj území (dále jen „návrh“).

V souladu s příslušnými ustanoveními stavebního zákona Město Oslavany uplatňuje níže uvedenou připomínku.

Oslavan a Padochova se z pohledu návrhu dotýká několik významných skutečností:

1. Koridor pro umístění horkovodu JE Dukovany – Brno (TET01), v k. ú. Oslavany o šířce 200m v lokalitě pod Koblihem.
2. Územní rezerva pro obchvat Neslovic (RDS23) – malá část k. ú. Padochov – východní část o šířce 300m.
3. Územní rezerva pro vedení VVN 400 kV (RTEE03) v trase Slavětice – Čebín v šířce koridoru 600 m jižně a východně od Oslavan přibližně v trase stávajícího vedení.
4. Územní systémy ekologické stability, tj. regionální biokoridory RK 1479 a RK 1480A o šířce 200 m – podél Oslavy a na Z k. ú. a regionální biokoridor RK JM 001 o šířce 400 m – od Bouchalu ke Kocourům a regionální biocentrum RBC 229 Kocoury.
5. Územní rezerva pro prověření budoucího využití území pro akumulaci povrchových vod – LAPVR01 – Čučice

K bodům 1. – 3.

Město Oslavany nemá připomínky, z pohledu budoucího možného rozvoje nejsou uvedené záležitosti limitující.

K bodu 4.

Dáváme na zvážení požadavek Města Oslavany na úpravu hranic regionálního biocentra RBC 229 Kocoury v ulici V Oslavě. Jedná se o posun hranic na levém břehu řeky Oslavy na hranici lesa, tedy vynětí parcel 2461/4, 2461/5, 2461/55, 2461/1, 2466/1 (k. ú. Oslavany) a dalších přilehlých ze stávajícího RBC 229 Kocoury. V tomto duchu je právě připravován i návrh nového územního plánu města Oslavan.

K bodu 5.

Město Oslavany uplatňuje **nesouhlasné stanovisko**.

Město Oslavany se k této problematice vyjadřovalo již v minulosti. V červnu 2006 se zastupitelstvo města zabývalo „Plánem hlavních povodí České Republiky“, který byl zveřejněn Ministerstvem zemědělství 18.5.2006. Město Oslavany tehdy vyslovilo zásadní nesouhlas se schválením „Plánu“, a to jak s plánovanou budoucí přehradou pod Čučicemi (nyní LAPVR01 v návrhu ZÚR JMK), tak i s dalšími 3 navrhovanými přehradami v povodí Oslavy. **Toto nesouhlasné stanovisko ze strany města Oslavany nadále trvá**.

Vyhodnocení připomínky

1. <u>k TET 01 – horkovod z JE Dukovany:</u>

K vymezení záměru nemá město Oslavany žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

2. <u>k RDS 23 – II/394 Neslovice, obchvat:</u>

K vymezení záměru nemá město Oslavany žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

3. <u>K RTEE 03 – VVN 400 kV:</u>

K vymezení záměru nemá město Oslavany žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

4. <u>k regionálním biokoridorům RK 1479, RK 1480A a RKJM 001 a regionálnímu biocentru RBC 229 Kocoury:</u>

K vymezení koridorů pro RK 1479, RK 1480A a RKJM 001 nemá Město Oslavany žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky Města Oslavany týkající se požadavku na úpravu hranice regionálního biocentra RBC 229 Kocoury na levém břehu řeky Oslavy uvádíme následující:

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu vymezenou návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením plochy biocentra. Vlastní vymezení předmětného biocentra je možné zpřesnit v územním plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

5. <u>k LAPVR 01 Čučice:</u>

K nesouhlasu Města Oslavany s lokalitou pro plánovanou budoucí přehradou nad Čučicemi LAPVR 01 Čučice uvádíme následující:

Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit lokality LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj

VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Její zařazení v kategorii A znamená, že jde o území, jehož vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u nějž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita tedy bude dlouhodobě hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

„Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovil podmínky využití území, cituji: *„V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:*

a) *nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,*

b) *změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,*

c) *staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky zvláštních a nebezpečných odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).*

Smyslem výše uvedených podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K nesouhlasu Města Oslavany s lokalitou LAPV Čučice uvádíme vyjádření MZe:

Ministerstvo zemědělství, jako dotčený vodoprávní úřad uplatňující aplikaci Generelu LAPV do ZÚR podle § 108 odst. 2 vodního zákona, souhlasí s výše uvedenými důvody a připomínce, která se vztahuje k vymezení územní rezervy LAPVR 01 pro lokalitu Čučice v návrhu ZÚR JMK, doporučuje nevyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**005**	Datum	17.04.2015	Č. j.	47941/2015
Jméno	PhDr. Jiří Čejka, starosta				
Právnická osoba	**Městská část Brno-Vinohrady**				
Obec / sídlo	Velkopavlovická 25, 628 00 Brno				

Téma	
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásada územního rozvoje Jihomoravského kraje

Připomínka

Městská část Brno – Vinohrady se seznámila s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a u p l a t ň u j e k němu tuto připomínku:

V předloženém návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje není zapracována trasa Velkého okruhu města Brna (VMO), především tunel pod městskou částí Brno-Vinohrady, jehož definitivní trasa v této části by navíc měla být ještě předmětem dalšího upřesnění. Tato stavba včetně navazujících dopravních staveb až k napojení na dálniční síť by podle našeho názoru měla být zahrnuta do ZÚR JMKraje, protože její význam je bezpochyby nadregionální a nelze jej zužovat pouze na město samotné.

Máme tedy za to, že tento dokument by měl obsahovat plochy a koridory souboru staveb VMO.

Vyhodnocení připomínky

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 vyjádřená 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 nejblíže." Na vyšší, tj. nadmístní 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.

Zároveň v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude upravena plocha pro vymezení RBC 210 Černovický hájek 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; RBC bude v grafické části upřesněno tak, aby co nejvíce respektovalo požadavek na umístění prověřované mimoúrovňové křižovatky mimo biocentrum.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**006**	Datum	20.04.2015	Č. j.	48915/2015
Jméno	Bc. Martin Žák, starosta				
Právnická osoba	**Městská část Brno-Kníničky**				
Obec / sídlo	Nová 11, 635 00 Brno				
Téma	Silniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínka

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu JMK veřejnou vyhláškou č. j. JMK 2728/2015 ze dne 23.3.2015 oznámil zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Zastupitelstvo Městské části Brno-Kníničky vykonává v samostatné působnosti péči o blaho svých občanů.

Zastupitelstvo MČ dne 13. dubna 2015 věc projednalo a reaguje na předmětné oznámení veřejnou vyhláškou a podává v souladu s ust. § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, následující připomínky:

a) Před zveřejněním konečného návrhu ZÚR JMK je nutné, aby tento návrh byl plně dopracován v celé oblasti Brněnské aglomerace (tj. aby všechny koridory silniční infrastruktury byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami) a aby bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

b) Je nutné, aby rychlostní silnice R43 (součást transevropské sítě TEN-T) byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tedy aby R43 nebyla zavlékána do města Brna, tedy ani do MČ Brno-Kníničky, tj. aby zde nedošlo k významným negativním vlivům na zdraví občanů a nebylo narušeno čisté životní prostředí v oblasti Brněnské přehrady, což je rekreační oblast regionálního významu.

Vyhodnocení připomínky

K bodu a) připomínky uvádíme:

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu b) připomínky uvádíme:

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.

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 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.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace V Brně a okolním území, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací a vzniká kumulace více potenciálních dopravních 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“. 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.* 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. Z uvedeného je zřejmé, že otázka vlivů rychlostní silnice na životní prostředí a zdraví obyvatel je v ZÚR JMK akcentována přiměřeně podrobnosti dokumentace a vymezení záměru na úrovni územní rezervy. Rozhodování o výběru varianty bude podloženo podrobnějším prověřením územní studií a promítnuto do aktualizace ZÚR JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**007**	Datum	21.04.2015	Č. j.	49507/2015
Jméno	Ing. jan Vitula, starosta				
Právnická osoba	**Město Židlochovice**				
Obec / sídlo	Masarykova 100, 667 01 Židlochovice				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje				
Připomínka Město Židlochovice na základě rozhodnutí rady města ze dne 10.4.2015 požaduje upravit: v opatření **POP03 – Opatření společná na vodních tocích Svratka a Litava** požadujeme upravit v grafické části hranici poldru v jižní části k. ú. Židlochovice v souladu s provedenou protipovodňovou ochranou města Židlochovice a vyhlášeným záplavovým územím řeky Svratky. Navržené opatření POP03 zasahuje v jižní části k. ú. Židlochovice mimo vyhlášené záplavové území Svratky do významného rozvojového území města. V jižní části Židlochovic protipovodňová ochrana kopíruje hranice katastru a navrhované opatření musí toto respektovat.					
Vyhodnocení připomínky Pořizovatel ZÚR JMK požadavek prověřil a upřesňuje, že se připomínka netýká POP03, ale **POT05 Řízené inundace Židlochovice a Židlochovické poldry na vodním toku Svratka.** Pořizovatel ZÚR JMK prověřil využití předmětného území a považuje požadavek města za oprávněný. **V návrhu ZÚR JMK v grafické části bude upravena hranice plochy navržené pro umístění technických protipovodňových opatření POT05 tak, že půjde po katastrální hranici města, v textové části budou Židlochovice vyjmuty z území dotčeného záměrem POT05.** **Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**008**	Datum	21.04.2015	Č. j.	49343/2015
Jméno	Ing. Jaroslav Kunc, předseda				
Právnická osoba	**Spolek „OS přátelé krásné Malé Hané“**				
Obec / sídlo	Poštovní kontaktní adresa: Zálesí 39, 569 43 Biskupice				
Téma					
Téma – jiné	Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci R43				

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK – (Moravská Třebová – R35)**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování r43 v blízkosti obcí v Boskovické brázdě severně od Boskovic by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. **Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.**

Odůvodnění:

V ZÚR 2011, které byly zrušeny rozsudkem nejvyššího správního soudu v červnu 2011 a kde žalobcem byla i obec Sudice, byl koridor pro r43 severně od Černé Hory posuzován ve třech variantách. V nově předkládaném Návrhu ZÚR bylo rezignováno na posuzování těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup.

3. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

Vymezení 43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážející odůvodnění. to je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R43 v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je vyhodnocení uvedeno zejména

v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 a 3

Kapacitní silnice R43 je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na zpracování variant kapacitní silnice R43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 byly variantami směřujícími na Svitavy, které z níže uvedených důvodů nelze dále sledovat. Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 104).

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku (77) cit.: „ Z *textu Politiky 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru.“, v* článku (78) cit.: *„…článek 121 Politiky 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování.“ a v* článku (79) cit.: *„…doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci Politiky územního rozvoje již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“.*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

K variantě na Svitavy dodáváme, že tato má zásadní problémy s vedením přes území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy slouží výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“, jejíž výsledky jsou známy od roku 2010.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry a v koordinaci s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle vydaných ZÚR Pardubického kraje.

Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu s PÚR ČR 2008. K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*). K zákonnosti procesu pořízení tohoto dokumentu se nepřísluší pořizovateli ZÚR JMK vyjadřovat.

Na základě splnění úkolu MD bylo z PÚR ČR 2008 vypuštěno v rámci její aktualizace (která byla Vládou ČR schválena až v průběhu projednávání ZÚR JMK) slovo „Svitavy“ ve *„Vymezení“ a “Důvodech vymezení“*, z důvodu splnění úkolu byl vypuštěn také úkol pro ministerstva. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR je nyní záměr vymezen jako Brno – Moravská Třebová. Lze tedy konstatovat, že ZÚR JMK jsou ve vymezení kapacitní silnice R43 také v souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K možnostem variantního řešení vlastní trasy směřující na Moravskou Třebovou dodáváme, že průchod trasy a vymezení koridoru R43 v úseku Svitávka – Sudice byly prověřeny a upřesněny územní studií „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014), pořízenou Jihomoravským krajem. Územní studie v daném úseku prověřila 3 varianty vedení a polohy kapacitní silnice R43 včetně mimoúrovňové křižovatky u Sebranic, a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Studie obsahuje také posouzení variant z hlediska vlivu na životní prostředí, hlukového a imisního zatížení obcí. Všechny varianty jsou ze sledovaných hledisek přípustné, v některých případech za předpokladu, že v dalším stupni projektové přípravy záměru budou navržena opatření k vyloučení, snížení zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů (např. protihluková opatření).

Na základě prověření variant studie vymezila společný koridor pro všechny tři varianty trasy R43 včetně alternativního řešení MÚK Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK. Takto vymezený koridor respektuje zastavitelné plochy přilehlých sídel tak, že neomezuje jejich rozvoj, přičemž umožňuje realizovat jakoukoliv ze tří prověřovaných variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**009**	Datum	22.04.2015	Č. j.	49912/2015
Jméno	Petr Šafařík, starosta				
Právnická osoba	**Městská část Brno-Kohoutovice**				
Obec / sídlo	Bašného 36, 623 00 Brno				
Téma					
Téma – jiné	Doporučení ve věci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínka

Ve věci Zásad územního rozvoje jihomoravského kraje po prostudování návrhu zpracovaného v říjnu r. 2014 společnostmi Urbanistické středisko Brno, s.r.o., Příkop 8, Brno a Atelier T-plan s.r.o., na Šachtě 9, Praha, za městskou část Brno-Kohoutovice doporučujeme:

- pro umístění **kapacitní silnice R43 variantu „Bystrcká“**,
- pro **rezervu koridoru železnice variantu RDZ02-A „Řeka“**,
- u horkovodu z elektrárny Dukovany doporučujeme respektovat ochranná pásma koridoru v navržené trase

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK jsou v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim vymezeny varianty R43 „Bystrcká“ ozn. RDS01-A, „Bítýšská“ ozn. RDS01-B a „Optimalizovaná MŽP“ ozn. RDS01-C (včetně jejich alternativ ozn. RDS01-C/Z

a RDS01-C/J). Pro kapacitní silnici R43 jsou v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim vymezeny územní rezervy. Územní rezerva je tvořena územím (koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit.

ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií. 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.

Z důvodu předběžné opatrnosti ZÚR JMK vymezují všechny varianty R43 v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim jako územní rezervy do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. Až po prověření územní studií lze v rámci aktualizace ZÚR JMK koridor územní rezervy změnit na návrhový koridor, který umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit. Obec v územním plánu může územní rezervu zpřesnit (zejména zmenšit), nesmí však vybočit z rámce řešení ZÚR JMK.

V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny územní rezervy pro VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Brno (RDZ01, RDZ02-A, RDZ02-B).

MD zadalo studii proveditelnosti, na základě které by mělo být rozhodnuto o variantě polohy ŽUB. Do té doby budou v ZÚR JMK vymezeny obě varianty, varianta A „Řeka“ (RDZ02-A) a varianta B „Petrov“ (RDZ02-B).

Pro horkovod z elektrárny Dukovany (TET01), do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 200 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 60 m (obec Střelice) a 90 m (obec Troubsko). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**010**	Datum	21.04.2015	Č. j.	49909/2015
Jméno	Ing. Pavel Tyralík, starosta				
Právnická osoba	**MČ Brno-Žabovřesky**				
Obec / sídlo	Horova 28, 616 00 Brno				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínka

Rada městské části Brno-Žabovřesky a Zastupitelstvo městské části Brno – Žabovřesky dne 16.4.2015, projednaly a schválily na svých jednáních stanovisko k návrhu nových Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje takto:

„ZMČ Brno-Žabovřesky zásadně odmítá v části G.4 Dopravní infrastruktury varianty A, B a D návrhu a požaduje v ZÚR ponechat pouze variantu C.“

Proč jsou pro městskou část Žabovřesky, ale také pro naprostou většinu dalších městských částí Brna, nepřijatelné varianty A, B a D a proč jediným přijatelným řešením je varianta C.

Severojižní dopravní zátěž nese v současnosti v plném rozsahu Svitavská radiála a VMO. Nebude-li v budoucnu těmto trasám odlehčeno, ponesou hustě obydlené městské části Králova Pole, Žabovřesk, Židenic a části Pisárek, s technicky již vyčerpanými možnostmi odhlučnění a ochrany před exhalacemi, zátěž větší než 55 tis. vozidel denně. Tato situace již v průběhu kalendářního roku nastává a realizace R-43, jako západního obchvatu města je nezbytná. Obchvaty měst se vyznačují tím, že vozidla po nich jedoucí dotčené město z velké většiny

míjejí, přičemž však mají možnost z nich mnohdy i vícekrát z přijatelné vzdálenosti do města odbočit. Předpokládaná zátěž brněnské severojižní tranzitní dopravy byla odborníky vyčíslena na cca 17 tis. vozidel denně. A to je také max. počet, o který by mohlo ubýt vozidel na VMO a tranzitu Brnem. I kdybychom uvažovali o absurdní korekci 50% a skutečnosti, že i varianty přes Ostrovačice něco odvedou mimo Brno, tak je toto stále jediné reálné řešení. Každých 1000 ale i 100 aut, které neprojedou centrálním Brnem, jsou přínosem.

Variantou B a D navrhovaný dálniční obchvat Brna, vedený Boskovickou brázdou přes Veverskou Bítýšku do Ostrovačic na D1 a po ní pak na první brněnskou dálniční křižovatku Brno-západ, měří více jak 25 km. Konfigurace terénu a vzdálenost od města nedovoluje v tomto úseku žádné další napojení na město, navíc komunikace této varianty musí překonávat významné výškové rozdíly, což vede celkově k větší ekologické zátěži oproti variantě C, která takové výškové rozdíly nepřekonává. Toto řešení je v naprostém rozporu s principy navrhování podobných obchvatů. Jeho předpokládaná zátěž cca 17 tis. vozidel denně je srovnatelná se zátěží bývalých dvoupruhových okresních silnic. Zde navrhovaná čtyřproudová dálniční komunikace Boskovickou brázdou je tedy možná vhodná pro nějakou budoucí severojižní transevropskou dálnici, která by na Brno byla napojena jen v místě jejího křížení s D1, ale pro předpokládanou tranzitní zátěž a potřeby města Brna i Jihomoravského kraje je naprosto nevhodná a nepotřebná. Její realizace z hlediska poptávky a státního rozpočtu je někde na horizontu 50 let.

Je tedy nepochybné, že jedinou variantou odlehčení průtahu městem zůstává dokončení *rozestavěné* **R-43 v původní Bystrcké trase,** kterou v dobré víře akceptovali naši spoluobčané dlouhá desetiletí. Dnes se dokonce nabízí nadstandardní řešení tunelem a umělým tunelem, se všemi účinnými ochrannými prvky. Trasa má na cca 10-ti km přijatelný počet připojení na město – Bystrc, Komín a VMO, (výhledově Medlánky a Řečkovice), Kohoutovice, Žebětín a u Bosonoh D1 a R-52.

Zastupitelstvo MČ BŽ, při vědomí nebezpečí kolapsu dopravy v městě Brně, vyhovělo požadavkům města na další stavby VMO v Žabovřeskách, ale podmínilo realizaci tunelů Dobrovského a MÚK Hlinky, urychlenou realizací rychlostní komunikace R-43 podle schváleného Územního plánu města Brna. Bylo si vědomo, že komunikace v úseku Kuřim-Troubsko v původní, tzv. „bystrcké stopě“, je v poměrně vysokém stavu připravenosti co do rozpracovanosti projektu, zemních prací, majetkových vztahů k pozemkům i závěrům ekologického posouzení stavby, je urychleně realizovatelná. V této době mělo také podporu samosprávných orgánů MČ Brno Bystrc, které řešení tunelů a spojení rozdělené Bystrce zelenou terasou také hodnotilo pozitivně.

Vyhodnocení variant A, B a D z pohledu MČ:

Variantou A je bezpředmětné se dnes zabývat, protože havarijní dopravní situaci v Brně neřeší. Dnes již nemohou orgány ochrany zdraví a životního prostředí souhlasit s provozem na stávajících problémových úsecích komunikací, protože neexistují žádná technická opatření, která zajistí, aby nezbytná měření při stávající dopravní zátěži splnila požadavky příslušných předpisů. Za těchto skutečností by měly výše uvedené orgány tyto komunikace neprodleně uzavřít.

Varianty B a D, viz kapacitní údaje v odůvodnění a závěrečné hodnocení variant v ZÚR, str. 93, 95 a 96. Taková investice může být hodnocena pouze jako neúčelné nakládání se státními prostředky.

Varianta C – opisujeme závěrečné hodnocení v ZÚR (str. 95).

Celkově lze koncepční scénář C hodnotit jako variantu s velkým pozitivním účinkem na stávající urbanizovaná území za podmínky splnění požadovaných normativních hodnot a hygienických limitů. Koncepční scénář C umožňuje etapizaci, a to jak podélnou (tj. po jednotlivých úsecích dle priorit), tak příčnou (tj. z hlediska kategorijního zařazení) v návaznosti na vývoj intenzity a rozvoj území. Varianta vytváří předpoklady pro rozvoj území. (Záměrně výše neopisujeme závěry hodnocení variant A, B a D, ty jsou dlouhodobě známy. Přesto jsou tyto varianty stále prověřovány a vraceny do hry, místo aby došlo k řešení vleklého obrovského problému.)

Městská část Brno-Žabovřesky dala souhlas s realizováním stavby Tunelů Dobrovského a I. etapy VMO Žabovřeská přes skutečnost, že hlukové studie konstatovaly, že nejsou technické možnosti jak dotčené obytné území v Žabovřeskách ochránit před negativními dopady od takto intenzivní dopravy, než snížením počtu

vozidel projíždějících po VMO Žabovřeská. Aby stavba mohla být povolena, musela být použita i výjimka z příslušných předpisů. Bylo přislíbeno bezodkladné řešení. Dodnes pod okny bytových domů vede v rozporu se vším silnice I/43 se všemi důsledky. Měření nevycházejí, opatření nepřicházejí a občané i představitelé obce to vnímají negativně.

Jsme přesvědčeni o tom, že jediným řešením jak problémy řešit, je realizace dané komunikace v úseku Kuřim-Troubsko v původní, tzv. „bystrcké stopě". O tom podávají důkaz i výpočty a čísla uvedená v hodnocení všech variant ZÚR.

Dle našeho názoru sídliště Brno-Bystrc nebude touto stavbou negativně dotčeno, naopak projekt předpokládá, dnes rozdělené území již částečně provedenou stavbou R43, spojit umělým zeleným zastřešením, terasami a uložením stavby do tunelu. Rekreační oblast Brněnské přehrady nebude stavbou nijak narušena, naopak celý dnešní nedůstojný a devastovaný předprostor přístaviště bude částečným zakrytím trasy (není zapotřebí dálnice – kapacita 17.000 aut) významně zkultivován. Stejně tak obchvat Jinačovic bude přínosem občanů zde žijícím.

Důkazem tomu je již dokončená realizace kontaktní bytové zóny VMO v prostoru Žabovřeská I. a projekční dokumentace, včetně všech nezbytných povolení, na kultivaci prostoru již zahájené stavby VMO Žabovřeská II., v prostoru řeky Svratky, mezi MUK Bráfova a MUK Hlinky.

Dlouhá desetiletí žijeme všichni v dobré vůli, že R43 povede v Bystrcké stopě, počty občanů podepsaných na peticích proti vedení R43 v Bystrcké stopě jsou pouhým zlomkem mlčící většiny občanů negativně dotčených provozem VMO a I/42 (každé auto, které neprojede Brnem je řešením – Úvoz, malý městský okruh, VMO, Žabovřesky, Židenice, centrální Brno, Řečkovice, Královo Pole, Jundrov, ale i jižní části města Brna potřebují snížit zátěž od této dopravy, kterou může částečně odvést R43 v Bystrcké stopě).

ZÚR JMK jsou dokumentem, který má zásadní vliv na životni prostředí a rozvoj České republiky, Jihomoravského kraje a především Brněnské aglomerace s městem Brnem. Proto musí vycházet ze závěrů odborníků a nemůže pouze naslouchat hlasům neodborné veřejnosti a zájmových skupin našich spoluobčanů.

K dalším částem ZÚR nemá městská část zásadních připomínek a věc ponechává zcela na názorech a stanoviscích dotčených městských částí danou problematikou.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty proti vedení silnice R43 Boskovickou brázdou, resp. argumenty hovořící ve prospěch vedení „Bystrckou stopou", uvedené v připomínce (z nichž některé jsou uvedeny přímo v projednávaném návrhu ZÚR JMK) a týkající se dopravní obslužnosti, průchodnosti území, přírodních a rekreačních hodnot území ekologické zátěže a dopadů na zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty, avšak v opačném smyslu, používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou", kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 občanů, které je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není ústupkem občanským iniciativám, ale studie je nezbytná 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**011**	Datum	27.04.2015	Č. j.	51424/2015
Jméno	Michal Boudný, starosta				
Právnická osoba	**město Slavkov u Brna**				
Obec / sídlo	Palackého náměstí 65, 684 01 Slavkov u Brna				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dovolujeme si Vás požádat v rámci projednávání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje o zařazení níže uvedených záměrů do tohoto projednávání. Jedná se o dva záměry z oblasti dopravní infrastruktury. V prvním případě se jedná o přeložku silnice III/476 ze Slavkova u Brna na Rousínov, kterou chceme zařadit do ZÚR JMK ve variantě, kterou v prosinci 2011 vypracovala společnost Dopravoprojekt Brno a.s. pro Jihomoravský kraj jako variantu č. 3. Jedná se o východní variantu kolem obce Němčany. Návrh varianty ve formátu .pdf jsme schopni Vám na vyžádání zaslat.

Jako druhý záměr navrhujeme přeložku silnice II/416 ze Slavkova u Brna do obce Křenovice a dále do Židlochovic. Jedná se o záměr, kde Jihomoravský kraj nechal vypracovat vyhledávací studii a tento dokument má k dispozici. Dle dostupných informací je tento záměr v ZÚR již zařazen, ale z formálních důvodů ho také zmiňujeme.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce zařazení přeložky silnice III/476 ze Slavkova u Brna na Rousínov uvádíme:

Návrh ZÚR JMK neřeší všechny záměry v kraji, ale pouze záměry nadmístního významu. Návrh ZÚR JMK nenahrazuje územní plán a neupravuje záležitosti místního významu. Přeložka silnice III/476 není záměrem nadmístního významu ve smyslu § 2 odst. (1) písm. h) stavebního zákona, lze ji řešit a koordinovat v rámci územních plánů dotčených obcí. Návrh koncepce dopravy řešený v ZÚR JMK byl připravován v součinnosti s odborem rozvoje dopravy, který vytváří koncepci rozvoje sítě krajských silnic. Silnice III/476 je v Generelu krajských silnic uváděna jako silnice lokálního významu, která řeší vztahy na místní úrovni.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce k přeložce silnice II/416 uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je koridor územní rezervy pro přeložky silnice II/416 vymezen jako II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka (RDS27), II/416 Hostěrádky – Rešov – Šaratice, přeložka (RDS26) a II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka (RDS25).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**012**	Datum	27.04.2015	Č. j.	51490/2015
Jméno	František Kroutil, starosta				
Právnická osoba	**Obec Telnice**				
Obec / sídlo	Růžová 243, 664 59 Telnice				
Téma					
Téma – jiné	Vyjádření obce Telnice k Zásadám územního rozvoje				

Připomínky

RTEE01 – v k. ú. Telnice u Brna souhlasíme pouze s přestavbou vedení VVN ve stávající trase (z textu není zřejmá přesná definice záměru).

Obec Telnice požaduje (v k. ú. Telnice u Brna)

- **nezvýšit počet nadzemních vedení VVN v koridoru mezi hlavní částí obce a nádražní**
- **čtvrtí,**
- **přestavbu nadzemních vedení RTEE01 a RTEE02 provést ve stávajících trasách,**
- **při úpravách vedení VVN respektovat výhledovou trasu silnice II/380,**
- **k rozšíření parkovacích míst v nádražní čtvrti (v blízkosti nádražní budovy Sokolnice-**
- **Telnice) – požadujeme koordinaci jednotlivých investičních záměrů s přihlédnutím**
- **ke kapacitním možnostem komunikace v území**

Obec Telnice nesouhlasí se záměrem DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) v katastrálním území města Brna, který by z důvodu zvýšení dopravní zátěže neúměrně zvýšil dopravně-bezpečnostní rizika při průjezdu zvýšeného počtu vozidel naší obcí.

Vyhodnocení připomínek

Požadavky úzce souvisí s vymezenými koridory pro VVN. V dotčeném prostoru jsou vymezeny dva koridory pro územní rezervy vedení VN 400 kV ozn. RTEE01 a RTEE02.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy Sokolnice – hranice ČR /Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV ozn. RTEE01. V textové části ZÚR JMK I. návrh je uvedena šířka koridoru 600 m, v části k. ú. města je koridor zúžen na 300 m. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR schválené Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15.04.2015 je vymezen koridor pro dvojité vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR /Rakousko vedený mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO) a CHKO Pálava. Úkolem pro územní plánování je pak prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru. **Vzhledem**

k tomu, že vedení VVN navržené společností Čeps, a.s. nesplňuje podmínku dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR (umístění mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO)), bude územní rezerva z návrhu ZÚR JMK vypuštěna do doby prověření územní studií. V textové části I. návrhu ZÚR JMK v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* projektant, doplní požadavek na zpracování územní studie, která prověří možnost průchodu vedení VVN mimo LVA a CHKO Pálava. Uložení územní studie promítne projektant také do grafické části návrhu ZÚR JMK.

V aktualizaci č. 1 PÚR ČR je u záměru E19 (v návrhu ZÚR JMK ozn. RTEE02) koridor pro dvojité vedení 400 kV Otrokovice – Sokolnice v článku (150h) uveden úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit účelnost a reálnost rozvojových záměrů s termínem do roku 2018. Až následně na základě splněného úkolu ministerstvy je stanoven úkol pro územní plánování prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr. Z **toho důvodu bude územní rezerva RTEE02 z návrhu ZÚR JMK vypuštěna.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K problematice zvýšení dopravní zátěže v obci Telnice v důsledku realizace záměru **DS24 – Jihovýchodní tangenta** (JVT) na katastrálních území města Brna uvádíme, že se jedná pouze o domněnku obce. Jako podklad pro dopravní řešení ZÚR JMK byl v roce 2014 firmou HBH Projekt, spol. s r. o., Brno, zpracován „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“. Model řeší silniční síť ve čtyřech základních variantách – A. varianta základní, B. varianta rozvojová – studie Strnad, C. varianta rozvojová – R43 Bystrcká stopa a D. varianta rozvojová – R43 Bítýšská stopa. Záměr JVT je zohledněn v rámci variant C a D. Při srovnání intenzit dopravy v obci Telnice varianty základní (bez JVT) s intenzitou dopravy v obci Telnice variant C. a D. (obsahujících JVT) bylo zjištěno následující:

Dle přílohy 2.1 Koncepční varianta A, stav sítě rok 2035+ je dopravní zatížení v obci Telnice **6300 voz/24 hodin**.

Dle přílohy 4.1 Koncepční varianta C, stav sítě rok 2035+ je dopravní zatížení v obci Telnice **6400 voz/24 hodin**.

Dle přílohy 5.1 Koncepční varianta D, stav sítě rok 2035+ je dopravní zatížení v obci Telnice **6500 voz/24 hodin**.

Závěr: Dle „Modelu silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ realizací záměru **DS24 – Jihovýchodní tangenta** nedojde v obci Telnice k výraznému navýšení dopravy oproti dopravnímu řešení bez realizované Jihovýchodní tangenty.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**013**	Datum	27.04.2015	Č. j.	53111/2015
Jméno	Holub, jednatel				
Právnická osoba	**OS Jarní Hády**				
Obec / sídlo	Jarní 40, 614 00 Brno				
Téma	Silniční doprava + jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k projektu Zásady územního rozvoje

Jako jednatel OS JH mě těší možnost vyjádřit se k problematice, kdy po zrušení Útvaru hlavního architekta se nenašel nikdo, kdo by se měl zájem řádně zabývat otázkami ÚP a jeho nedodržováním, kdy v zájmu přátel vedení naší MČ Brno Maloměřice a Obřany došlo ke znehodnocení urbanistických hodnot území, a totální likvidaci ŽP na úkor výstavby projektů hyzdících a obtěžujících naší v minulosti skvostnou MČ.

Problémem prvořadým je „obchvat Obřan“, záležitost třicet let publikovaná ve volebních programech, která ovšem řešena není, neboť snahou vedení obce je spekulace se zemědělskými pozemky měněnými na stavební

parcely.

Kolem roku 2006 vznikl bez projednání projekt DOSTA zastupitele Charváta na Pánské Líše, který k podivu má i soukromou čističku vod, která se nepovoluje. Věc jsme neřešili, neboť jsme mysleli, že území patří katastru Brno-Soběšice. Byli jsme překvapeni při oznámení kolaudace plynové přípojky. V roce 2008 došlo k realizaci projektu „vedlejší polní cesta C1“, směřující k Panské Líše, od této chvíle poukazujeme na možnost propojení pro zkušební provoz, pro důkaz požadavku odklonu dopravy přilehlých obcí na Brno-Královo Pole. Z výše uvedených důvodů ovšem toto MČ nijak nepodporuje, bývalá starostka Liptáková dokonce namísto s místními záporné stanovisko projednávala na Brno-Lesná!!

Nabízené varianty směrem ke Klajdovce – nadjezdy, či bourání Obřan, komunikace Barvy–mezi zahradami, problém neřeší, jediná vhodná varianta, směr Kr. Pole. Požadujeme začlenění do ZÚR.

Využití Maloměřické cementárny pro „náhradní zdroj teplárny – štěpka“ je nevhodný, neboť v minulosti mělo dojít k realizaci projektu „třídění odpadu EU a následné spalování“, tato myšlenka se podbízí při projektu novém, neboť hodonínská elektrárna-štěpka, nemá co spalovat a doprava spojená s materiálem by katastrofálně zatěžovala MČ, která již nyní je přetížena spadem polétavých částic z venkovního okruhu Bubeníčkova-Rokytova, s přemrštěnou dopravní situací.

S dopravou je spojen dopad na ŽP, neboť, jak je uvedeno výše dochází k realizaci „černých staveb“ a jejich dodatečnému povolení, kdy ani tak ne v Obřanech, jak Maloměřicích dochází k totální likvidaci zeleně a to v prostoru mezi Vinohrady a Hády. Dle arch. Herzána šlo o jednu z nejcennějších lokalit v Brně pro bydlení, tato je ovšem znehodnocena neuváženými zásahy místního ÚMČ, který ji znehodnocuje prosazováním projektů, které hrubě v počátku devastovaly rozsáhlé porosty. Nutno uvést, že komunikace u ÚMČ přes řadu stížností prakticky neexistuje.

V Obřanech bylo plánováno výstavbu bydlení realizovat až po realizaci stoky A, ovšem zájmy vedení obce jsou opačné a čila se zemědělská půda mění na stavební parcely, které vznikají dnes již i v prostoru Hradisek, byť v blízkosti je rezervace. Místní ÚMČ vše kladně vyřeší, výhrady obyvatel nevnímá.

Nutno konstatovat, že místní infrastruktura dopravní je vedena v místě bývalých „vozových cest“ vozovky se rozšiřují na úkor chodníků a okrasných ploch, tudíž lokalita venkovského bydlení“ se mění na pustinu.

Lokalita „Maloměřice za tratí“ – Kulkova, Jarní, Zimní, Hády přišla o veškeré občanské vybavení, díky vozovce v katastrofálním stavu i řádnou dopravní obsluhu a zúžení dopravy hromadné, neboť havarijní stav vedl Dopravní podnik k úpravě obsluhy a část v délce 2-3km neobsluhuje. V této lokalitě namísto rozvoje bydlení se rozšiřuje průmyslová zóna, obsluhovaná vozovkou v obytné zástavbě, což naprosto stejně, jako devastace stavu zeleně a výstavby průmyslové zóny znepříjemňuje život v lokalitě, o které se publikovalo – pokud chcete přírodu, musíte počítat, že nebudete mít řádnou obsluhu – dnes není obsluha žádná a příroda zmizela.

Ve věci ÚP považujeme za nutnost opětovné zřízení Útvaru hlavního architekta, neboť v minulosti to bylo místo, které mělo vize a zájem udržitelného rozvoje města.

Vyhodnocení připomínek

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; 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 nevyloučí.*

Situace 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.

Obdobnou připomínku k návrhu ZÚR JMK uplatnilo i Statutární město Brno. Uvádí v ní, 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 místního významu, nikoliv významu celostátního či krajského. Zde je nutno upozornit, že zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního 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). S přihlédnutím k výše uvedenému a k informacím uvedeným výše se připomínce požadující řešení ochvatu MČ Maloměřice-Obřany nevyhovuje.

Pokud se týká dalších podnětů obsažených v připomínce občanského sdružení (využití Maloměřické cementárny jako „náhradní zdroj teplárny – štěpka“, realizace „černých staveb“, podmínění výstavby bydlení realizací stoky A, špatný stav místní dopravní infrastruktury, rozšiřování průmyslové zóny na úkor zeleně), musíme jako pořizovatel ZÚR JMK opakovat konstatování uvedené výše – s ohledem na skutečnost, že se jedná o problematiku jednoho sídla, nikoliv záležitosti nadmístního významu, nelze tuto problematiku řešit v rámci ZÚR JMK;výše citované ustanovení § 36 odst. 3 stavebního zákona toto neumožňuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**014**	Datum	27.04.2015	Č. j.	53115/2015
Jméno	Vladimír Pavelka, předseda				
Právnická osoba	**Sdružení na ochranu přírody a životního prostředí v Brně-Maloměřicích**				
Obec / sídlo	Franzova 9, 614 00 Brno				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínka k ZÚR JMK

Sdružení na ochranu přírody a ŽP – v Brně-Maloměřicích navrhuje a požaduje, aby do ZÚR JMK bylo pojato **kvalifikované řešení problému dopravy v MČ Maloměřice a Obrany.**

Jde o problém řadu let známý a řadu let neřešený. V MČ prochází hustou zástavbou (jako jediná průjezdná komunikace) silnice II. třídy směr Bílovice n./Svitavou – Adamov, která navíc ani nesplňuje parametry pro komunikaci tohoto typu. V posledních letech nezadržitelně roste výstavba v satelitních obcích na tomto směru, aniž by byla koncepčně řešena jejich doprava s městem, jak bylo původně slibováno.

Tím neustále a nezadržitelně narůstá také hustota dopravy v naší MČ na této přetížené komunikaci, s vážnými důsledky pro životní prostředí našich občanů, zejména v nárůstu hlučnosti a prašnosti.

Na tento problém jsme poukazovali již několikrát, naposled předloni v petici primátorovi města Brna, kterou podepsalo několik set našich občanů. V odpovědi jsme byli ujištěni, že problém je věcný, že vedení města o něm ví a že budou hledány cesty k jeho řešení. Od té doby se opět nestalo nic, co by signalizovalo možnost reálného řešení této situace.

Proto Vás žádáme, aby věc byla ze strany Jmk nyní konečně koncepčně řešena.

Vyhodnocení připomínky

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; 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 nevyloučí.*

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.

Obdobnou připomínku k návrhu ZÚR JMK uplatnilo i Statutární město Brno. Uvádí v ní, 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 místního významu, nikoliv významu celostátního či krajského. Zde je nutno upozornit, že zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního 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). S přihlédnutím k výše uvedenému a k předchozímu odstavci se připomínce nevyhovuje.

Pokud se týká narůstající dopravy v důsledku rozvoje výše uvedených obcí a usměrnění jejich rozvoje, lze konstatovat, že Jihomoravským krajem byla pořízena „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ roku 2010; do řešeného území náleží i obce Bílovice nad Svitavou, Adamov, Babice, Kanice, Řícmanice, tedy obce spádující k městu Brnu silnicí II/374. S ohledem na skutečnost, že obce jsou příslušné ve smyslu § 5 stavebního zákona vykonávat působnost ve věcech územního plánování a rozhodovat v samostatné působnosti o územním rozvoji ve vlastním správním území (vyjma záležitostí, které spadajících do kompetence dotčených orgánů chránících veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů), je regulace rozvoje jednotlivých obcí složitá. V rámci pořizování územně plánovacích dokumentací dotčených obcí jsou doporučující závěry územní studie a výše uvedené dopravní studie (jako podkladů o území) ze strany příslušných dotčených orgánů konfrontovány s předloženým řešením územních plánů se snahou zamezit nekoordinovanému rozvoji těchto obcí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**015**	Datum	27.04.2015	Č. j.	51982/2015
Jméno	Vladimír Blažejovský, starosta				
Právnická osoba	**Obec Babice u Rosic**				
Obec / sídlo	Náves 14, Babice u Rosic, 664 84 Zastávka u Brna				
Téma					
Téma – jiné	PŘIPOMÍNKA – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínka

Návrh pro společné jednání, který byl zveřejněn na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015

Správní území obce Babice u Rosic je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- DZ03, návrh, trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje, optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba), šířka koridoru 120 m.
- RDS09, územní rezerva, I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel,
  - RDS09-A, varianta severní, šířka koridoru min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Babice u Rosic, Ostrovačice, Rosice a Zakřany je šířka koridoru 300 m
  - RDS09-B, varianta jižní, šířka koridoru min. 100 m, 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Babice u Rosic, Rosice, Tetčice, Zakřany a Zbýšov

Obec Babice u Rosic nemá k vymezení koridoru DZ03 žádné připomínky.

Obec Babice u Rosic nesouhlasí s vymezením koridoru RDS09-A, tj. se severní variantou vedení koridoru územní rezervy RDS09.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí, že přeložka silnice I/23 je v Generelu dopravy JMK dlouhodobě sledovaná v poloze severního obchvatu Rosic. Dále se zde uvádí, že o výsledné variantě rozhodnou výsledky územní studie, která byla zadaná Krajským úřadem JMK v roce 2014 jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Po rozhodnutí o výběru výsledné varianty by měl být koridor zapracován jako veřejně prospěšná stavba do aktualizace ZÚR JMK.

S tímto tvrzením obec Babice u Rosic nesouhlasí.

V § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, se uvádí „Pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty, který může obsahovat i podmínky k její úpravě". Za varianty řešení lze považovat i variantní vymezení územních rezerv a proto o tom, která varianta přeložky silnice I/23 bude do ZÚR JMK zařazena, musí rozhodnout zastupitelstvo kraje a není možné čekat na výsledky blíže nespecifikované územní studie a na aktualizaci ZÚR.

Obec Babice u Rosic souhlasí s vymezením koridoru RDS09-B, tj. s jižní variantou vedení koridoru územní rezervy RDS09.

Obec svou podporu vymezení koridoru pro jižní variantu zdůvodňuje především těmito skutečnostmi:

- severní varianta prochází prakticky středem správního území obce a odděluje od jádra obce lokalitu Zelený Vrch a ul. Růžová, které se nachází na severním okraji území a navazuje na obec Zastávka,
- realizací severní varianty dojde ke zbytečnému záboru lesních pozemků a k výraznému narušení celistvosti Babického lesa, který je významnou rekreační lokalitou obyvatel obce,
- vedení severní varianty je problematické z hlediska morfologie krajiny a terénního převýšení v Babickém lese, je rovněž nutné překonat údolí za bývalým dolem Ferdinand
- severní varianta zablokuje další územní rozvoj lokality Nivky, která sice navazuje na správní území obce Zastávka, je však významnou rozvojovou lokalitou obce Babice u Rosic
- jižní varianta je vedena po hranicích správních území obcí, nepřekonává žádné přírodní překážky a trasa může kopírovat stávající terén bez nutnosti řešit terénní zlomy a výrazná převýšení.

Obec Babice u Rosic dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridorů územních rezerv.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy". Z výše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. dopravní stavby, přičemž zde není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému pásmu. Pokud je např. pro stavbu silnice I. třídy vymezen koridor

v šířce 100 m, znamená to, že silnice může být umístěna i při okraji koridoru, takže ochranné pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (ochranné pásmo silnice I. třídy je 50 m od osy přilehlého jízdního pásu). Pokud je koridor v blízkosti zastavěného území zúžen na 100 m a pokud se dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území ochranným pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

- šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,
- koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané ochranným pásmem zamýšlené stavby do zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo k jejich negativnímu ovlivnění.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem obec Babice u Rosic požaduje vymezit koridory RDS09-A v lokalitě Nivky a RDS09-B v lokalitě Široký tak, aby byl okraj koridoru vzdálen od zastavěného území minimálně 50 m.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK z října 2014 obsahuje územní rezervu pro silnici I. třídy **RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel** ve dvou variantách (**RDS09-A varianta severní** a **RDS09-B varianta jižní),** vymezenou na základě odborných podkladů a z důvodu protichůdných preferencí tras ze strany dotčených obcí. V grafické části návrhu ZÚR JMK jsou proto vymezeny dva koridory o proměnlivé šířce 100 – 300 m rezervované pro případné umístění budoucí přeložky silnice I/23.

Za účelem prověření záměru přeložky silnice I/23 pořídil Krajský úřad Jihomoravského kraje **Územní studii silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany**, jako územně plánovací podklad pro ZÚR JMK, aby nebylo oběma koridory blokováno území obcí pro jiné využití. Územní studie upravila dříve navržené trasy přeložek podle změněných podmínek v území a komplexně je posoudila s výsledkem, že mírně výhodnější je varianta jižní.

Na projednání Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany s dotčenými obcemi konaném dne 22.09.2015 v Rosicích vyjádřili představitelé obcí své postoje k navrženému řešení. Starosta Babic u Rosic sdělil, že severní trasa je pro obec nepřípustná vzhledem k tomu, že by oddělila zastavěná území obce a přiklonil se k jižní variantě. K jižní variantě se během projednání přiklonila většina zástupců dotčených obcí.

Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany bude předána projektantovi ZÚR JMK, který vyhodnotí záměr „RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel" na základě Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany, jejího projednání s obcemi a z hlediska koncepce dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje a upraví návrh ZÚR JMK.

V ZÚR JMK vymezený koridor/koridory standardní šířky 300 m určené pro umístění přeložky silnice I/23 budou moci obce v územních plánech upřesnit na základě detailní analýzy podmínek území. V územním plánu obce Babice u Rosic tedy bude možno koridor/koridory zúžit, např. v připomínkovaných lokalitách.

Je pravda, že pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, schvaluje Zastupitelstvo kraje výběr nejvhodnější varianty, aby byl návrh ZÚR pro veřejné projednání invariantní. Tento postup se však nevztahuje na územní rezervy: v plochách/koridorech územních rezerv nutno teprve prověřit potřebu a plošné nároky uvažovaného využití. Před tímto prověřením nelze rozhodovat o výběru varianty ve smyslu

§ 38 odst. 2 stavebního zákona, tím byl by popřen účel územní rezervy. Teprve po prověření výše uvedeného lze územní rezervu (v rámci aktualizace ZÚR) převést do návrhu nebo ji vypustit.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**016**	Datum	27.04.2015	Č. j.	52202/2015
Jméno	Ing. Eva Rajchmanová				
Právnická osoba	**Obec Dolní Bojanovice**				
Obec / sídlo	Hlavní 383, 696 17 Dolní Bojanovice				

Téma	Plynárenství, silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Připomínka k vedení koridoru RTEPO3: Území obce Dolní Bojanovice je dle předloženého návrhu ZÚR JMK dotčeno požadavkem na vymezení plochy koridoru technické infrastruktury – plynárenské sítě RTE PO3 – VVTL plynovody Podivín – Hrušky – Prušánky, Dolní Bojanovice (vymezený v PÚR 2008 jako P11). 15. 4. 2015 schválila Vláda ČR Aktualizaci č. 1 PÚR z r. 2008, kde byl článek P11 zrušen. Žádáme o uvedení do souladu s aktualizovanou PÚR, případně žádáme, aby trasa nově navrženého koridoru byla v souběhu s již stávajícím koridorem technické infrastruktury VVTL, tak aby nedošlo k dalšímu omezování využitelnosti zastavěného a zastavitelného území obce. Připomínky s doložením dokumentace k požadavkům k návrhu ZÚR JMK zašleme i v písemné podobě.

Připomínka k napojení komunikace silnice III. třídy č. 4234 Josefov – Dolní Bojanovice (v obydlené části se vyskytly problémy se statikou domů) a č. 42222 Lužice – Čejkovice (přes Dolní Bojanovice): Připomínkujeme způsob napojení na budoucí R55, jedná se především o tranzit vedený po stávajících komunikacích III. třídy.

Vyhodnocení připomínek

Návrh ZÚR JMK zpřesnil koridor technické infrastruktury P11 VVTL plynovody vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod mezi obcí Dolní Bojanovice – Brumovice, vymezený v PÚR ČR 2008. PÚR ČR je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje JMK.

Podle Ministerstva průmyslu a obchodu vymezení navrhovaného koridoru VVTL pozbylo na aktuálnosti. Koridor technické infrastruktury P11 VVTL byl proto v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva až do doby vyřešení záměru v aktualizaci PÚR ČR 2008. MPO jako dotčený orgán muselo nejprve uplatnit požadavek na vypuštění tohoto záměru v rámci aktualizace PÚR ČR 2008 a následně teprve poté bude možné záměr vypustit také ze ZÚR JMK. PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 byla schválena usnesení Vlády ČR č. 276 ze dne 15.04.2015. Předmětný VVTL plynovod již není v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezen.

V souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 bude koridor územní rezervy VVTL plynovod Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice ozn. RTEP03 z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce ke způsobu napojení na budoucí R55:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R55 Moravský Písek (hranice kraje – Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS05, DS06). Jako podklad pro Návrh ZÚR JMK byl zpracován Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje. Z modelů vyplývá, že pro úroveň roku 2010 je rozdíl mezi řešením s R55 a bez R55 minimální – přesun asi 100 voz./24 h ze silnice III/42222 na silnice III/4234 (příjezd na R55) – neboť převládá místní relace na Hodonín. Pro úroveň roku 2035 je nárůst 50%, a ten je dán zvýšenou hybností nikoliv a priori vložením R55.

Mikulčice a celá oblast Josefov, Dolní Bojanovice, Nový a Starý Poddvorov jsou napojeny na silnici R55 mimoúrovňovou křižovatkou u obce Mikulčice s přeložkou silnice II/423. Navržený způsob napojení nebude mít vliv na zvýšení četnost tranzitu po stávajících komunikacích III. třídy.

Připomínku ke způsobu napojení na kapacitní silnici R 55 podala i obec Lužice, která ji koncipovala se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí Lužice navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje, je možné jeho prověřování v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

V dokumentaci k R 55 je navrženo mimoúrovňové přemostění pro silnici Lužice- Josefov (II/423) i Lužice-Dolní Bojanovice (III/42222) přes R 55. Obec Lužice navrhuje, aby se přemostění před R 55 zrušilo a k napojení

dopravy do a z Dolních Bojanovic se využila křižovatka Hodonín-západ, přičemž by se na severní straně R 55 prodloužila projektovaná účelová komunikace (pro Rybářství Hodonín) až po stávající křižovatku komunikace Lužice-Dolní Bojanovice z I/55, a to v provedení silnice III. třídy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**017**	Datum	28.04.2015	Č. j.	52325/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 46 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	**anonymizováno**				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci páteřní silniční infrastruktury JMK a zmocnění zástupce veřejnosti

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon'„)

xxx. xxxx. xxxxx xxxxxx xxx,

nar. xx. x. xxxx, trvale bytem x xxxx xx,xxx xx xxxx

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno- Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice- Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřím – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalická – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK. a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřími**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014. Návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však optimalizovaná verze R43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

2. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice**

Odůvodnění:

Realizace této komunikace by vedla k zhoršení znečištění ovzduší nejen v obcích Mikulov, Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, Pasohlávky, Pohořelice, ale také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997-2014.

3. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout plnohodnotné obchvaty měst Znojmo a Břeclav**

Odůvodnění:

Stávající návrh ZÚR nezahrnuje obchvaty vedené v dostatečné vzdálenosti od obcí Znojmo a Břeclav. Je žádoucí vytvořit obchvaty na páteřních komunikacích S8 u Znojma a R55 u Břeclavi.

4. **Požadujeme. aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

Vyhodnocení připomínky

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …“* a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto

ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

K bodu 1 podání :

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv.

optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější

aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2 podání :

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13. 11. 2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“*

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3 podání :

Trasa **silnice I/38** (dle PÚR ČR 2008 koridor kapacitní silnice S8) je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato

varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího“ obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: „*Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení*.“

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: „*Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*“

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha

koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

K R55 u Břeclavi

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2". Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 4 podání :

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování……..doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….*"

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35" jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi viz vypořádání připomínky výše k bodu 3 podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro*

rozhodování v území"). **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**018**	Datum	28.04.2015	Č. j.	54763/2015
Jméno	Libuše Obrdlíková, předsedkyně				
Právnická osoba	**Spolek Nebojsa**				
Obec / sídlo	Bavory 112, 692 01 Mikulov				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Náš spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚRJMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded", tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno

uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je na území obce Bavory vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že

v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce Ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*" vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad"

a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na Česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá

záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**019**	Datum	28.04.2015	Č. j.	54768/2015
Jméno	**anonymizováno** **anonymizováno**				

Právnická osoba	
Obec / sídlo	anonymizováno anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚRJMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálavá, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice –

Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocen jako −1 mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná rychlostní silnice R52 je na území obce Bavory vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh

dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*" vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž

naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na Česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do

koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**020**	Datum	29.04.2015	Č. j.	52897/15
Jméno	Jiří Sysel, zmocněný k zastupování společnosti				
Právnická osoba	**LETOP Reality s r.o.**				
Obec / sídlo	Jánská 449/12, 602 00 Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

podávám námitku jako vlastník pozemků v k. ú. Kožušice na LV 470 společnost LETOP Reality s.r.o., tyto pozemky jsou dotčené v k. ú. Kožušice Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS14-A-I/50 Brankovice-Kožušice, obchvat, Varianta střed. Tato varianta je v k. ú. Kožušice vedena souběžně v těsné blízkosti stávající komunikace I/50 v území, které se zemědělsky užívá, realizací této varianty by bylo docíleno rozdělení funkčního zemědělského celku na dva menší bloky. Tím by došlo k znehodnocení stávající kvalitní zemědělské půdy v údolní nivě toku Litava. Vzhledem k trase, která je vedená údolím a předpokládané zvýšené frekvenci dopravy bude zvýšená i hlučnost, která je nežádoucí k charakteru obce Kožušice. Je navrženo vymezení koridoru šířky 100 m, ve kterém bude blokovaný prostor pro variantní řešení komunikace. Tím dojde k zablokování tohoto prostoru pro jakýkoliv rozvoj obce na mnoho desítek let do budoucnosti.

Vzhledem k výše uvedenému, žádáme o zrušení varianty střed a podpoření varianty jih, která svým umístěním lépe vyhovuje charakteru území a nezhorší kvalitu života obyvatel v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné

připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení. Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**021, 022, 023**	Datum	29.04.2015	Č. j.	53186/2015 53194/2015 53198/2015 53199/2015 53200/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 141 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymiziváno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Námitka zástupce veřejnosti k připravovanému návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

I. Námitka

Na základě zmocnění občany Malhostovic a Nuzířova (§ 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu), které byly podány na podatelnu Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne29.4.2015 podávám tuto námitku k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

Požaduji, aby v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zrušen koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“, označené DS01-B a tak byl tento koridor vyřazen z veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury.

II. Odůvodnění:

Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vymezuje koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice v území naší obce rovněž ve variantě „Německá“, označené DS01-A, který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Vymezení obou koridorů a jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby je pro naši obec totálně omezující z hlediska její funkce a dalšího jejího rozvoje. Zejména je z tohoto hlediska pro naši obec devastující koridor varianty „Malhostovické“, který křižuje území obce v celkové délce kolem pěti kilometrů a obkličuje jak Malhostovice, tak i Nuzířov téměř v půlkruhu.

Koridor varianty „Německá“ je historicky a dlouhodobě fixován v územní plánovací dokumentaci včetně územního plánu naší obce. Území tohoto koridoru je ve velké míře vypořádáno majetkově, na rozdíl od varianty „Malhostovické“.

Vzhledem k tomu, že v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje není specifikována žádná výhoda varianty „Malhostovické“, naopak z celé řady důvodů je v Odůvodnění ZÚR JMK projektantem doporučena jako

vhodnější varianta „Německá“, je možno koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“ zrušit. A to též s ohledem na skutečnost, že podle Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (SEA) je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP“, označená DS01-C.

III. Vymezení území dotčeného námitkou:

Pro účely vymezení území dotčeného touto námitkou sděluji, že touto námitkou jsou dotčeny regiony: Blansko, Boskovice, Kuřim a Tišnov

IV. Podpis:

xxx. xxxxxxxxx xxxxxx, zástupce veřejnosti

Bytem xxxxxxxxxxxx, xxxxxxx xx, xxx xx, xxxxxx

Zmocnění zástupce veřejnosti při řešení návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

V souladu s ustanovením § 23 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), níže uvedené a podepsané osoby, které uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje, prohlašují, že zmocňují

xxx. xxxxxxxxx xxxxxxx, bytem xxxxxxxxxxxx, xxxxxxx xx, xxx xx, xxxxxx, narozen dne xx.xx.xxxx

aby je zastupoval jako zástupce veřejnosti při řešení návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podal námitku na základě věcně shodné připomínky a aby ji projednal podle stavebního zákona:

Požadujeme, aby v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zrušen koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“, označené DS01-B a tak byl tento koridor vyřazen z veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury.

Odůvodnění:

Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vymezuje koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice v území naší obce rovněž ve variantě „Německá“, označené DS01-A, který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Vymezení obou koridorů a jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby je pro naši obec totálně omezující z hlediska její funkce a dalšího jejího rozvoje. Zejména je z tohoto hlediska pro naši obec devastující koridor varianty „Malhostovické“, který křižuje území obce v celkové délce kolem pěti kilometrů a obkličuje jak Malhostovice, tak i Nuzířov téměř v půlkruhu.

Koridor varianty „Německá“ je historicky a dlouhodobě fixován v územní plánovací dokumentaci včetně územního plánu naší obce. Území tohoto koridoru je ve velké míře vypořádáno majetkově, na rozdíl od varianty „Malhostovické“.

Vzhledem k tomu, že v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje není specifikována žádná výhoda varianty „Malhostovické“, naopak z celé řady důvodů je v Odůvodnění ZÚR JMK projektantem doporučena jako vhodnější varianta „Německá“, je možno koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“ zrušit. A to též s ohledem na skutečnost, že podle Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (SEA) je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP“, označená DS01-C.

Přijetí zmocnění:

Toto zmocnění přijímám.

xxx. xxxxxxxxx xxxxxx, bytem xxxxxxxxxxxx, xxxxxxx xx, xxx xx, xxxxxx, narozen dne xx.xx.xxxx

Zmocnění zástupce veřejnosti občany Malhostovic a Nuzířova.

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

My, níže uvedení a podepsaní občané Malhostovic, uplatňujeme v souladu s § 23 odst. 2 a § 39 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) tuto připomínku

k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z října 2014, který pořídil Krajský úřad Jihomoravského kraje:

Požadujeme, aby v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zrušen koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“, označené DS01-B a tak byl tento koridor vyřazen z veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury.

Odůvodnění:

Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vymezuje koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice v území naší obce rovněž ve variantě „Německá“, označené DS01-A, který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Vymezení obou koridorů a jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby je pro naši obec totálně omezující z hlediska její funkce a dalšího jejího rozvoje. Zejména je z tohoto hlediska pro naši obec devastující koridor varianty „Malhostovické“, který křižuje území obce v celkové délce kolem pěti kilometrů a obkličuje jak Malhostovice, tak i Nuzířov téměř v půlkruhu.

Koridor varianty „Německá“ je historicky a dlouhodobě fixován v územní plánovací dokumentaci včetně územního plánu naší obce. Území tohoto koridoru je ve velké míře vypořádáno majetkově, na rozdíl od varianty „Malhostovické“.

Vzhledem k tomu, že v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje není specifikována žádná výhoda varianty „Malhostovické“, naopak z celé řady důvodů je v Odůvodnění ZÚR JMK projektantem doporučena jako vhodnější varianta „Německá“, je možno koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“ zrušit. A to též s ohledem na skutečnost, že podle Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (SEA) je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP“, označená DS01-C.

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

My, níže uvedení a podepsaní občané Nuzířova, uplatňujeme v souladu s § 23 odst. 2 a § 39 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) tuto připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z října 2014, který pořídil Krajský úřad Jihomoravského kraje:

Požadujeme, aby v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zrušen koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“, označené DS01-B a tak byl tento koridor vyřazen z veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury.

Odůvodnění:

Návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vymezuje koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice v území naší obce rovněž ve variantě „Německá“, označené DS01-A, který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.

Vymezení obou koridorů a jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby je pro naši obec totálně omezující z hlediska její funkce a dalšího jejího rozvoje. Zejména je z tohoto hlediska pro naši obec devastující koridor varianty „Malhostovické“, který křižuje území obce v celkové délce kolem pěti kilometrů a obkličuje jak Malhostovice, tak i Nuzířov téměř v půlkruhu.

Koridor varianty „Německá“ je historicky a dlouhodobě fixován v územní plánovací dokumentaci včetně územního plánu naší obce. Území tohoto koridoru je ve velké míře vypořádáno majetkově, na rozdíl od varianty „Malhostovické“.

Vzhledem k tomu, že v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje není specifikována žádná výhoda varianty „Malhostovické“, naopak z celé řady důvodů je v Odůvodnění ZÚR JMK projektantem doporučena jako vhodnější varianta „Německá“, je možno koridor kapacitní silnice DS01 R43 Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“ zrušit. A to též s ohledem na skutečnost, že podle Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (SEA) je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP“, označená DS01-C.

Vyhodnocení připomínky

K datu předmětného podání se proces pořizování ZÚR JMK nachází ve fázi tzv. „společného jednání“ ve smyslu § 37 stavebního zákona. Podle druhé věty § 37 odst. 3 stavebního zákona může k návrhu a vyhodnocení každý uplatnit u krajského úřadu písemné „připomínky“. Stavební zákon nepřipouští možnost uplatnit „námitky“ ve fázi společného jednání. Námitky mohou uplatnit zákonem vyjmenované dotčené osoby teprve v následující fázi pořizování ZÚR JMK, tj. ve fázi tzv. „veřejného projednání“ ve smyslu § 39 stavebního zákona. Připomínka podle § 37 stavebního zákona a námitka podle § 39 stavebního zákona jsou dva odlišné procesní instituty a pro jejich účinné uplatnění stavební zákon stanoví odlišné podmínky. Vzhledem ke svému obsahu a vzhledem k fázi procesu pořizování ZÚR JMK, ve které bylo uplatněno, bylo předmětné podání vyhodnoceno jako připomínka podle § 37 odst. 3 stavebního zákona.

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty občanů Malhostovic a Nuzířova proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická“ uvedené v připomínce. Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí však vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmentální kritérií také dopravně – inženýrská kritéria. Projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Na základě vyhodnocení variant R43 v předmětném úseku z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí projektant doporučil jako vhodnější variantu „Německou“.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv. Z toho vyplývá, že koridor v předmětném úseku nebude zařazen do veřejně prospěšných staveb.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**024**	Datum	29.04.2015	Č. j.	53452/2015
Jméno	Mgr. Alice Šuhájková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Újezd u Černé Hory**				
Obec / sídlo	Újezd u Černé Hory čp. 12, 679 22 Lipůvka				
Téma					

Téma – jiné	Připomínky Obce Újezd u Černé Hory k návrhu Zásad územního rozvoje JMK a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území zveřejněnému dne 23.3.2015

Připomínky

Správní území obce Újezd u Černé Hory je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

I. DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice

o DS01--B, varianta „Malhostovická", vedení koridoru: MÚK Kuřim –Újezd u Černé Hory – MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Lubě, Malá Lhota, Malhostovice, Újezd u Černé Hory a Žernovník je šířka koridoru 400 m

o DS01--C, varianta „Optimalizovaná MŽP", vedení koridoru: MÚK Kuřim – východ – Újezd u Černé Hory – MÚK Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota a Újezd u Černé Hory je šířka koridoru 400 m,

II. TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, šířka koridoru 320 m

I. Obec Újezd u Černé Hory nesouhlasí s vymezením koridorů DS01-B a DS01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantách zvaných „Malhostovická a „Optimalizovaná MŽP".

Varianty koridoru R43 DS01-B a DS01-C jsou dvěma ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve variantě DS01-A, zvané „Německá". V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: *„Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP". V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru* ***zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria."*** Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: *„Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou" a „Malhostovickou" jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti" polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice Dl, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA* ***projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá".***

Souhlasíme pouze s variantou „Německou" (DS01-A). Varianta „Malhostovická" (DS01-B) je pro nás absolutně nepřijatelná, neboť je z hlediska obce Újezd u Černé Hory krajně nevhodná. Trasa se prakticky dotýká zastavěného území obce a realizaci rychlostní silnice by došlo k výraznému omezení možností dalšího územního rozvoje. Navíc by došlo k odtržení obce od přirozeného rekreačního zázemí tvořeného lesy kolem údolí potoka Lubě, kde se navíc nachází chatová lokalita, která je součástí správního území obce. Jde o variantu s naprosto devastujícím vlivem na krajinu jako celek, neboť odklonem R43 před Malhostovicemi od varianty „Německé" trasa směřuje do velmi kopcovitého terénu, k jehož překonání jsou pouze v katastru naší obce plánovány tři cca 260 m dlouhé mostní konstrukce, které jsou propojeny cca 25 – 30 m hlubokými zářezy do erozivních svahů, přičemž 2. mostní konstrukce má vést v těsné blízkosti obce a je tedy zcela bez šance ji jakkoliv účinně hlukově odclonit. A dále, jak je konstatováno i v návrhu ZÚR, má ze všech zvažovaných variant nejhorší vliv na ovzduší, lidské zdraví a obyvatelstvo, což je pro nás zcela zásadní, neboť právě naše obec by byla nepřiměřenou hlukovou zátěží a výrazným zhoršením kvality ovzduší postižena naprosto fatálně (obec Újezd u Černé Hory leží pod plánovanou trasou DS01 – B ve špatně větratelném údolí s častým výskytem inverzí).

Naproti tomu varianta „Německá" překonává v souběžném úseku pouze jedno údolí mostní konstrukcí přes říčku Lubě u Krkaté Baby, jinak však kopíruje terén s pozvolným nástupem do kopců, s možností relativně libovolného upravení nivelity tělesa silnice a zapojení do terénu. Ztotožňujeme se se závěrem projektanta,

který jako vhodnější k realizaci doporučuje variantu „Německou“, a to s přihlédnutím k nejvyšší přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice DI, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA.

Nelze přehlédnout související finanční náročnost varianty „Malhostovické“ DS01 – B, která bude pravděpodobně výrazně vyšší oproti variantě „Německé“ DS01 – A, a to nejenom z hlediska samotných investičních nákladů, ale také z pohledu nákladů provozních nutných na údržbu mostních konstrukcí a rovněž nákladů, které budou muset zbytečně vynaložit řidiči na zvýšenou spotřebu pohonných hmot pro překonání kopcovitějšího terénu, přičemž tím dojde rovněž ke zvýšení ekologické zátěže ovzduší zbytečnými emisemi.

Opětovné zařazení varianty „Malostovické“ je pro nás nepochopitelné i vzhledem k tomu, že v předcházejícím (byť momentálně pravděpodobně neplatném) řízení EIA byla varianta „Německá“ vyhodnocena jako rovněž vhodná k realizaci, a to pouze po jejím drobném odklonu a úpravě trasování v části u Malhostovických kopečků a také ke skutečnosti, že obce Malhostovice i Drásov s variantou „Německou“ souhlasí a ve svých územních plánech s ní již dlouhou dobu počítají.

Nesouhlasíme ani s variantou DS01-C, která se rovněž nevhodně přibližuje k zastavěnému území obce, likviduje lesní plochy v lokalitách Klučenina a Občiny, přičemž v těchto místech musí překonávat výrazné terénní nerovnosti a nadto ohrožuje i významný vodní zdroj v její blízkosti. Varianta DS01-C by pravděpodobně ani příliš nepřispěla ke zlepšení celkové dopravní situace. V případě varianty C je nutné trasu navíc koordinovat s koridorem vedení VVTL plynovodu TEP05, který je trasován jihovýchodně od zastavěného území obce.

S ohledem na výše uvedené důrazně žádáme, aby Jihomoravský kraj, resp. jeho zastupitelstvo dostálo své povinnosti stanovené v§ 25 odst. 1 zákona 320/2001 Sb., o finanční kontrole, ve znění pozdějších předpisů, sledovat při nakládání s veřejnými prostředky kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti, a již v zárodku tomuto plýtvání veřejnými prostředky zabránilo. Nemůžeme akceptovat stanovisko JMK (odpověď Ing. Antonína Tesaříka na naše stanovisko roku 2014), že tato otázka není v kompetenci JMK a výběr variant a jejich finanční náročnost řeší investor (tj. ŘSD). **Žádáme znovu, aby byla provedena odborná srovnávací studie finančních nákladů na variantu „Německou“ a „Malhostovickou“, a to jak investičních, tak provozních.**

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Plně se ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby vybral variantu DS01-A a aby varianty DS01-B a DS01-C byly z návrhu ZÚR JMK vyřazeny.**

II. Obec Újezd u Černé Hory dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 pro VVTL plynovod.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Zvýše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. stavby technické infrastruktury, přičemž zde není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému, resp. bezpečnostnímu pásmu. Pokud je např. pro stavbu plynovodu vymezen koridor v šířce 320 m, znamená to, že plynovod může být umístěn i při okraji koridoru, takže bezpečnostní pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (bezpečnostní pásmo VVTL plynovodu je až 160 m od půdorysu plynového zařízení). Pokud je koridor vymezen v blízkosti zastavěného území nebo se dokonce dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území bezpečnostním pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

- šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,
- koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané bezpečnostním pásmem
- zamýšlené stavby od zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo
- k jejich negativnímu ovlivnění.

Obec Újezd u Černé Hory žádá, aby okraj koridoru TEP05 byl vymezen minimálně ve vzdálenosti 160 m od okraje zastavěného území nebo zastavitelných ploch.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. I

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Újezd u Černé Hory proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantách „Malhostovická" a „Optimalizovaná MŽP" prezentované v připomínce a týkající se zejména omezení možnosti dalšího rozvoje obce, přírodních a rekreačních hodnot území, průchodnosti území z hlediska konfigurace terénu a dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Některé z uváděných negativ) jednotlivých variant (resp. výhod varianty „Německé" jsou uvedeny přímo v projednávaném návrhu ZÚR JMK, z něhož je v podání citováno. Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání obce Újezd u Černé Hory tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Je pochopitelné, že kritéria zdůrazňovaná či upřednostňovaná různými subjekty (ať již obcemi, jednotlivými občany či spolky, nebo dotčenými orgány) se liší, neboť jsou ovlivněna mírou a způsobem jejich dotčení soukromými či státem chráněnými zájmy.

Například Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim – Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP", která je podle vyhodnocení SEA nejpřijatelnější z hlediska vlivů na ovzduší."*

Naproti tomu Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku uvedlo cit.: *„Ministerstvo dopravy preferuje variantu „německou". Varianty B „malhostovickou" a C „optimalizovanou MŽP" považujeme z dopravního hlediska za méně vhodné."*

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je prakticky vyloučeno vést dopravu tak, aby na jednu stranu nebyla dotčena urbanizovaná území (aby nedošlo k omezení územního rozvoje některých obcí a k negativním vlivům na obyvatele a jejich zdraví – viz připomínka), na druhou stranu aby nedošlo ani k narušení území méně urbanizovaných či neurbanizovaných, která jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kam jistě rovněž není žádoucí (nadřazenou) dopravní síť zavlékat (viz lesní plochy v okolí obce, její rekreační zázemí a vodní zdroj zmíněné v připomínce).

K problematice dotčení soukromých a veřejných zájmů v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."*

Požadavek obce na pořízení odborné srovnávací studie investičních a provozních finančních nákladů na variantu „Německou" a „Malhostovickou" nemůže pořizovatel ZÚR JMK akceptovat, neboť to legislativní rámec neumožňuje. Obsah ZÚR JMK je vázán stavebním zákonem (§ 36 a 37) a jeho prováděcími předpisy (vyhl. č. 500/2006 Sb). *K* otázce povinnosti či možnosti zpracování finančního vyhodnocení v rámci ZÚR JMK se vyjádřil

Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, kterým bylo zrušeno opatření obecné povahy – ZÚR JMK, jak je citováno níže:

[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územně plánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace koncepce pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků na jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. II

Jak je v připomínce uvedeno, koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR dle stavebního zákona vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zákon však blíže neupravuje, zda a jak má „v ploše vymezené pro umístění vedení technické infrastruktury“ (tedy konkrétně v tomto případě pro umístění vedení VVTL plynovodu) být zohledněno související ochranné či bezpečnostní pásmo.

Záměr VVTL plynovodu je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován (a tedy i zužován, resp. „odsunut“ v rámci rozsahu koridoru ze ZÚR do odlehlejší polohy vůči obci). Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1: 100 000. Záměr VVTL plynovodu musí být v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů. Záměr může být současně umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce, jedná se však v tomto případě o požadavek, který bude uplatněn při upřesňování územních nároků v navazujících dokumentacích.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**025**	Datum	30.04.2015	Č. j.	53808/2015
Jméno	Bc. Roman Pilát, MBA, starosta				
Právnická osoba	**Město Adamov**				

Obec / sídlo	Pod Horkou 2, 679 04 Adamov
Téma	Železniční doprava, silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Správní území města Adamov je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno koridorem územní rezervy RDZ07 – trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (Česká Třebová), optimalizace.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí:

„Celostátní železniční trať č. 260 Brno – Česká Třebová je dvojkolejná elektrizovaná trať, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru, nejvyšší traťová rychlost je 140 km/h s propady rychlosti až na 70 km/h vlivem nepříznivých směrových poměrů. Podle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, je na trati omezena kapacita při tvorbě GVD, omezená kapacita z pohledu objednatele regionální dopravy a chybí zde plná peronizace některých stanic.

V odůvodnění se dále uvádí, že koridor je podchycen v politice územního rozvoje (PÚR ČR) jako koridor ŽD7. Dne 15.4.2015 byla vládou ČR schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR. Vymezení koridoru ŽD7 bylo v aktualizaci PÚR ČR upraveno. Koridor je nyní vymezen pouze v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí (článek 95).

V odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 PÚR ČR se ke změně článku uvádí:

„*Vymezení*: v souladu s TEN-T došlo ke zkrácení vymezení koridoru, text „Pardubice – Česká Třebová – Brno" byl nahrazen upřesňujícím textem „Choceň – Ústi nad Orlicí".

Důvody vymezení: byl přizpůsoben text vypuštěním „Blanensko, Ústeckoorlicko apod." v závorce a převedením textu do jednotného čísla a v nové závorce „(Ústeckoorlicko)" v souladu se změnou vymezení koridoru. Text byl zpřesněn vložením slova „tranzitního", neboť oficiální název zní „I. tranzitní železniční koridor" a s ohledem na očekávané tunelové řešení úseku byl vypuštěn text „Posílení obsluhy území". Byl změněn také termín úkolu pro MD z roku 2011 na rok 2015."

V odůvodnění návrhu aktualizace PÚR ČR se sice přímo neuvádějí důvody vypuštění úseku Ústí nad Orlicí – Brno, nicméně lze předpokládat, že důvody, kvůli kterým byl původně vymezen, již pominuly – to se týká především vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti v úsecích s jejím propadem a tím zvýšení kapacity koridoru.

Ve správním území města Adamov je navíc trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou, Územní plán města nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy, vzhledem k parametrům tratě i stanic to není nutné.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem město Adamov požaduje vypuštění území rezervy RDZ07 z návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, aby bylo dosaženo souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR.

Město Adamov dále požaduje, aby v návrhu ZÚR JMK byla navržena opatření pro zlepšeni dopravní dostupnosti jeho zastavěného území. Město Adamov je plochou železniční tratě č. 260 územně rozděleno na dvě části, které jsou z hlediska silniční dopravy propojené pouze úzkým a výškové nevyhovujícím podjezdem pod železniční tratí. Centrální část města je dopravně napojená silnicí II. třídy 11/374, která však ve městě končí a ve směru na Blansko je město napojeno pouze silnicemi III. třídy s nevyhovujícími parametry pro těžkou nákladní dopravu.

Druhá část města, lokality Ptačina a Kolonie, leží na příkrém svahu nad železniční tratí a pro dopravu, která neprojede pod trati, je dostupná pouze po účelové komunikaci, která je v majetku Mendelovy univerzity v Brně, Zemědělská 1665/1, Brno. Jedná se především o pozemky pare. č. 514 v k. ú. Adamov, pare. č. 1174/68 v k. ú. Bílovice nad Svitavou, 110/4, 110/7 a 110/8 v k. ú. Útěchov u Brna a 365/53, 365/54, 365/57 a 365/58 v k.ú

Vranov u Brna. Komunikace původně sloužila k lesnickým účelům a pro veřejnou dopravu začala sloužit až v návaznosti na rozvoj Adamova po 2. svět válce.

Komunikace je úzká, s řadou zákrut a nepřehledných úseků a není, vzhledem ke svým parametrům, vhodná pro nákladní dopravu. Význam této účelové komunikace se navíc zvyšuje v okamžiku krizových situací:

- silnice M/374 v úseku Adamov – Bílovice nad Svitavou několikrát křižuje železniční trať a vzhledem k nedostatečně dimenzovaným podjezdům není průjezdná pro těžkou techniku v případě požáru či jiné havárie,
- silnice II/374 je v úseku Adamov – Bílovice nad Svitavou vedena podél řeky Svitavy v jejím záplavovém území a v případě povodní jsou lokality Ptačina a Kolonie přístupné pouze po zmiňované účelové komunikaci.

Zásadním problémem je likvidace požárů. V případě malých požárů kromě místních hasičů a jednotek z Blanska a z Bílovic nad Svitavou přijíždějí od Útěchova i hasiči Vranova u Brna. V případě větších požárů přijíždějí i hasiči z Brna a z dalších obcí, některé jednotky rovněž po komunikaci od Útěchova. Navíc rozměrnější technika, např. výsuvné žebříky nebo jeřáby, neprojede podjezdem pod tratí, což znamená, že musí být použity objízdné trasy včetně zmiňované účelové komunikace.

Uvedená komunikace má nadmístní význam, neboť se nachází ve správním území čtyř obcí, Brna, Adamova, Bílovic nad Svitavou a Vranova u Brna a zajišťuje dopravní spojení Adamova s městkou částí Brno – Útěchov.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem město Adamov požaduje, aby do návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zařazen koridor silnice III. třídy v trase stávající účelové komunikace Adamov – Útěchov. Vzhledem k potřebě optimalizace trasy, především napřímení některých úseků, je vhodné koridor vymezit v dostatečné šířce 50 – 100 m.

Navíc, vzhledem k tomu, že stávající komunikace a okolní pozemky nejsou v majetku ČR, Jihomoravského kraje či obcí, požadujeme koridor vymezit jako veřejně prospěšnou stavbu.

Vyhodnocení připomínek

K části týkající se železniční dopravy:

Město Adamov požaduje vypuštění území rezervy ***RDZ07 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace, z*** *návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, aby bylo dosaženo souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR, protože vymezení koridoru ŽD7 bylo v aktualizaci PÚR ČR redukováno na úsek Choceň – Ústí nad Orlicí.*

První aktualizace PÚR ČR opravdu obsahuje uvedenou redukci koridoru ŽD7 v článku 95, přičemž je však *příprava podkladů pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru železničního spojení v úseku Česká Třebová – Brno* přesunuta do článku 179 jako úkol pro ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihomoravským krajem a Pardubickým krajem v letošním roce a rovněž do článku 190, který stanoví úkol pro územní plánování: *podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru*.

Pořizovatel ZÚR JMK považuje optimalizaci železniční trati č. 260 v úseku Brno – Česká Třebová za potřebnou, zejména za účelem rychlejšího a kapacitnějšího železniční spojení mezi Brnem a Prahou. Jde o trať, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem a Břeclaví, úsek mezi Blanskem a Brnem je provozován s velmi sníženými rychlostmi. Snížené traťové rychlosti jsou sice v řadě případů jen na velmi krátkých úsecích, ale i to vede ke značnému zpomalení a navyšování spotřeby energie. Z těchto důvodů **zůstane v návrhu ZÚR JMK** ***území rezerva RDZ07 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace,*** **bude však uvedena jako** ***územní rezerva pro záměr nadmístního významu***. Nepředpokládá se, že by optimalizace trati mohla ohrozit zástavbu města Adamova.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části týkající se silniční dopravy:

Připomínku k přeložce silnice II/374 bereme na vědomí. Jedná se o záměr, který Jihomoravský kraj jako vlastník silnic II. 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 vyhodnotit a popřípadě zapracovat. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**026**	Datum	30.04.2015	Č. j.	53873/2015
Jméno	Ing. Karel Goldemund, starosta				
Právnická osoba	**Město Vyškov**				
Obec / sídlo	Masarykovo náměstí 1, 682 01 Vyškov				
Téma					
Téma – jiné	Připomínky města Vyškov k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.				

Připomínka

Připomínky města Vyškov k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Město Vyškov obdrželo dne 23.3.2015 oznámení veřejnou vyhláškou o zveřejnění návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. V souladu s § 37 odst.4 stavebního zákona uplatňuje město Vyškov následující připomínky:

1	• V návrhu ZÚR JMK chybí obchvat města Vyškova. Část obchvatu v úseku od dálničního přivaděče po ulici Dědickou byla zanesena již v ÚP VÚC Brněnské sídelní aglomerace, schválené vládou v roce 1985. Tento úsek v této podobě byl součástí ÚPNSÚ Vyškov od vydání této ÚPD roku 1997. Dílčí změnou č. 9.07 (nabytí účinnosti 12.10.2007) byla trasa uvažovaného tzv. „Západního přivaděče“ upravena zaústěním do uvažované okružní křižovatky na ulici Dědické. Nová trasa vyplynula z Generelu dopravy Vyškov a následně zpracované Vyhledávací studie pro západní přivaděč. Následně byla na část obchvatu zpracována projektová dokumentace pro územní řízení, na které se finančně podílel i Jm kraj. Množství a rozsah zpracované dokumentace dává záruku, že skutečné provedení komunikace nemůže vybočit z koridoru s šířkovými parametry vymezenými v původní ZÚR. V ZÚR JMK vydaných 22.9.2011 byl celý obchvat západ – sever D33 veden jako územní rezerva nadmístního významu. Obchvat je stále veden v generelu krajských silnic – souhrnu návrhů 9.2008. Zároveň je tento záměr uveden jako součást ÚAP Jm kraje z roku 2013, které považujeme za základní podklad pro zpracování územně plánovací dokumentace na úrovni ZÚR. S ohledem na výše uvedené skutečnosti a s ohledem na § 36 SZ nepředpokládáme, že uvedení rezervy obchvatu Vyškova v ZÚR by mělo být důvodem pro opakování společného jednání v procesu zpracování. V současné době je zpracovaný návrh ÚP Vyškov, kde je západní část obchvatu města Vyškova vedena jako návrhový koridor v úseku od dálničního přivaděče po křižovatku na ulici Dědické a zbývající severní část je vedena jako územní rezerva. Takto také byla s dotčenými orgány včetně krajského úřadu projednána. Úsek obchvatu od dálničního přivaděče po ulici Dědická má po svém dobudování nahradit krajskou komunikaci III/37933 a celý obchvat po dobudování nahradí krajskou komunikaci II/430 (průtah městem). Obě uvedené komunikace budou převedeny do komunikací místních ve správě města. Dále část obchvatu v úseku od dálničního přivaděče úzce souvisí s připravovanou modernizací železniční trati Brno – Přerov. Komunikace III/37933 kříží železniční trať úrovňovým přejezdem, který musí být při modernizaci odstraněn. Pro

	mimoúrovňové křížení má být využita právě zmiňovaná část obchvatu, jiné řešení v tomto území není k dispozici. Město Vyškov na zrušení úrovňového přejezdu bez náhrady nemůže nikdy přistoupit s ohledem na nárůst dopravního zatížení komunikací a propustnost křižovatek v centru města. Město Vyškov třicet let podřizuje a přizpůsobuje svůj rozvoj dopravnímu řešení převzatému z nadřazené územně plánovací dokumentace a nutno podotknout, že se tak dělo vždy za úzké spolupráce s krajskými orgány. Jsme přesvědčeni o tom, že územně plánovací dokumentace se mimo jiné vytváří a udržuje pro to, aby v území stabilizovala dlouhodobé zájmy, které nelze jiným způsobem udržet. Rezerva pro obchvat města Vyškova byla součástí zrušené ZÚR JMK a pokud máme správné informace, tak rozhodně nebyla důvodem pro rozhodnutí soudů o zrušení ZÚR. Z výše uvedených důvodů proto požadujeme zapracovat do návrhu ZÚR JMK rezervu pro obchvat města Vyškova v rozsahu, který byl zanesen ve zrušené ZÚR.
2	• Trasa DZ01 – modernizace železniční tratě – trasa je vedena odlišně od řešení, zpracovaného fy SUDOP v PD pro územní řízení a které je i součástí platné ÚPD. Město Vyškov souhlasí s nově navrženou trasou za podmínky, že bude zrušeno stávající vedení železniční trati od nádraží ve Vyškově směrem na Ivanovice na Hané a takto uvolněné pozemky budou dále využity pro umístění navrhovaného obchvatu města.
3	• V návrhu chybí skupinové vodovody nadmístního významu původně označené jako TV6 (do Pustiměře a Drysic) a TV7 (do Moravských Málkovic a Dětkovic), dále také kanalizační sběrač TV18 z Topolan a Hoštic Heroltic na ČOV Vyškov.
4	• V koordinačním výkrese chybí popisek obce Podbřežice.
5	• V obci Komořany je stále střet EVL Stepní stráně (NATURA 2000) s VRT. V ÚPO Komořany je v jižní části území místo regionálního biokoridoru RKJM043 pouze lokální biokoridor.
6	• V obci Tučapy v novém ÚP není vedena část nadregionálního biokoridoru K134MH mezi stávající železnicí a navrhovanou modernizací a zaústěním do lokálního biocentra Habrůvka.
7	• V obci Orlovice v ÚP není v jižní části území na hranicích se Švábenicemi nadregionální biokoridor K 134 MH a v jihozápadní části území je vyznačen nadregionální biokoridor, který ale navazuje ve Vážanech pouze na lokální biokoridor.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce pod č. 1 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; 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 nevyloučí.*

Při prověřování projektant vycházel ze skutečnosti, že v platném ÚP sídelního útvaru Vyškov je vymezena jako návrhová plocha západní část obchvatu města Vyškov. Obchvat se pouze okrajově dotýká nezastavěného území obce Drnovice; v platném vydaném ÚP Drnovice je pro obchvat vymezena územní rezerva. V právě pořizovaném ÚP Vyškov je západní část obchvatu města Vyškova vedena jako návrhový koridor v úseku od dálničního přivaděče po křižovatku na ulici Dědické a zbývající severní část je vedena jako územní rezerva; vedení koridorů v ÚP Vyškov vychází z Generelu dopravy Vyškov, resp. vyhledávací studie pořízené městem. KrÚ JMK ve svém stanovisku vydaném ve smyslu ust. § 50 odst. 7 stavebního zákona dne 19.11.2014 zkonstatoval, že *vedení obchvatu je koordinováno s řešením ÚP Drnovice*; návrhem ÚP Vyškov nebyly shledány

významné negativní vlivy přesahující hranice města, nebyl tedy krajským úřadem vyloučen z řešení ÚP Vyškov. Plochy pro obchvat jsou vyřešeny v ÚP Vyškova a v ÚP Drnovice, proto není nutné je doplňovat do ZÚR JMK.

Skutečnost, že je záměr obchvatu vymezen v Generelu krajských silnic – souhrn návrhů (rok 2008) i v aktualizovaných ÚAP Jihomoravského kraje neznamená, že bude automatiky převzat do ZÚR JMK. Projektant dle výše uvedeného prověřil potřebu vymezení obchvatu v návrhu ZÚR JMK a dospěl k závěru, že vymezení obchvatu není nutné.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod č. 2 uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK vymezený koridor DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať“) **o** šířce 200m je určen pro vedení konvenční železnice. Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor TEN-T konvenční železnice Brno – Přerov (ŽD1) z Aktualizace č. 1 politiky územního rozvoje ČR v souladu s aktuálními podklady a požadavky ministerstva dopravy.

Pořizovateli je známo, že vymezení koridoru pro umístění nové přerovské trati je v návrhu ZÚR JMK odlišné od trasy obsažené v územním plánu Vyškova, neboť k problematice vymezení koridoru DZ01 v ZÚR JMK svolal jednání za účasti zástupců města Vyškova, a dalších záměrem dotčených obcí a ministerstva dopravy dne 10.07.2014 ve Vyškově. Na tomto jednání byla s obcemi dohodnuta změna trasování koridoru (ve variantě M2) i s podmínkou zástupce města, že stávající trať bude v délce odklonu severního oblouku po jejím přeložení odstraněna.

Připomínce města Vyškova se vyhovuje takto: Do návrhu ZÚR JMK – textové části odůvodnění – bude k bodu (115) doplněna podmínka realizace nové přerovské trati, a sice *snesení stávajícího tělesa trati od nádraží ve Vyškově směrem na Ivanovice na Hané za účelem využití uvolněných pozemků pro umístění navrhovaného obchvatu města.*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod č. 3 uvádíme:

Uvedené záměry na skupinové vodovody a kanalizační sběrač nejsou v návrhu ZÚR JMK obsaženy, neboť je pořizovatel ZÚR JMK nepovažuje za záměry krajského významu. Vymezením vodovodů a kanalizací mezi jednotlivými obcemi v ZÚR by se mohly stát případné změny těchto záměrů překážkou jejich realizace. Navrhovat vodovody a kanalizace je účelné prostřednictvím územích plánů – na základě dohod mezi jednotlivými obcemi.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod č. 4 uvádíme:

Připomínce města Vyškova se vyhovuje takto: V koordinačním výkrese II. Odůvodnění ZÚR JMK bude doplněn popisek obce Podbřežice.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod č. 5 uvádíme:

VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) je v návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. V úseku VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) (RDZ03) je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na chráněná území přírody, minimalizaci vlivu na lokality soustavy NATURA

2000 – EVL Stepní stráně u Komořan, zachování migrační prostupnosti území a funkcí skladebných prvků ÚSES. Jak je zřejmé z přílohy č. 4, v rámci prověřování možností budoucího využití koridoru bude střetu věnována pozornost.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K rozdílnosti řešení prvků ÚSES v ÚP Komořany oproti vymezení koridoru pro biokoridor RK JM043 regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem, proč je na území obce Komořany vymezen biokoridor regionální úrovně, je, aby bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných částí ÚSES.

Konkrétně biokoridor RK JM043 propojuje regionální biocentra RBC JM23 Podbřežice (vymezeno severně od Podbřežic) a RBC JM24 Letonické Hájky (vymezeno jižně od Dražovic). Trasování tohoto biokoridoru určují následující věcné faktory:

1) Biokoridor reprezentuje území (stanoviště) biochory – 2BP – pahorkatiny na slínech 2. vegetačního stupně. Tato biochora je rozšířena východně a jihovýchodně od Čechyně po Dražovice, jižně od Rousínova a v okolí Letonic. Na území Jihomoravského kraje je zastoupena ve fragmentech, pouze na Rousínovsku je rozšířena ve větším územním rozsahu. Trasování biokoridoru je tedy umístěno do prostoru rozšíření této biochory.
2) V souladu s metodickým principem respektování aktuálního stavu krajiny je využito území, kde se již nachází přírodní, ekologicky hodnotnější části krajiny. Vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití v tomto území je biokoridor situován do svahů, kde se nacházejí vegetační formace s vyšší ekologickou stabilitou a druhovou pestrostí.

Průmětem územního rozsahu biochory – 2BP a ekologicky stabilnějších porostů je území v jihovýchodní části Komořan, v lokalitě Malé strany. Součástí tohoto území je i přírodní památka Mechový útes a přírodní rezervace Stepní stráň u Komořan. Trasování regionálního biokoridoru je tedy logické právě v tomto území.

3) V neposlední řadě je důvodem vymezení regionálního biokoridoru nejkratší vzdálenost ekologicky cenným územím lokality Malé strany mezi regionálním biocentrem RBC JM23 Podbřežice a regionálním biocentrem RBC JM24 Letonické Hájky.

Výše uvedené je důvodem, proč je v návrhu ZÚR JMK vymezen koridor pro biokoridor regionální úrovně. Vymezení předmětného koridoru pro regionální biokoridor RK JM 043 je možné zpřesnit v územním plánu, avšak hierarchii prvků ÚSES bez souhlasu orgánů ochrany přírody (v tomto případě Odboru životního prostředí KrÚ JMK) jen na základě rozdílnosti řešení v ZÚR JMK a v dříve pořízeném ÚP měnit nelze. Pro uvedení do souladu je třeba postupovat podle § 54 odst. 5 stavebního zákona *„Obec je povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem…"* v návaznosti na § 36 odst. 5 stavebního zákona *„Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území."*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínkám pod č. 6 a 7 uvádíme:

K závaznosti vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 134MH v návrhu ZÚR JMK na území obce Tučapy a na území obce Orlovice – viz vysvětlení k ÚSES uvedené pod bodem 5). Konkrétní důvody pro vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH na správním území obce Tučapy a obce Orlovice jsou následující:

Biokoridor K 134MH propojuje nadregionální biokoridor K 132 T vymezený na jihovýchodním úpatí Drahanské vrchoviny a nadregionální biocentrum vymezené v prostoru Chřibů na území Zlínského kraje (podle ZÚR Zlínského kraje č. 94). Trasa biokoridoru reprezentuje typická mezofilní hájová stanoviště Prostějovského a Ždánicko-Litenčického bioregionu. Z hlediska metodologického byla při lokalizaci vlastní trasy, kromě nezbytných přírodních kritérií (rozmanitosti a prostorových vazeb potenciálních ekosystémů), která zohledňují nutnost vymezit biokoridor v rámci reprezentativních mezofilních hájových stanovišť výše zmíněných bioregionů, uplatněna i kritéria aktuálního stavu krajiny, společenských limitů a minimálních prostorových parametrů.

Kritérium aktuálního stavu krajiny je zohledněno zahrnutím stávajících ekologicky stabilních (existujících a funkčních) částí krajiny do biokoridoru. V tomto území je představují izolované lesní komplexy s přirozenou nebo částečně pozměněnou dřevinnou skladbou (např. u Terešova, lesní komplexy Litenčické pahorkatiny mezi Orlovicemi a Hvězdlicemi).

Kritérium minimálních prostorových parametrů se uplatňuje formou vložených biocenter regionálního významu, které musí být dle konkrétních podmínek vymezeny ve vzdálenosti maximálně 8 km (v nadregionálním biokoridoru). Lokalizaci vložených regionálních biocenter dále určuje členění území dle nižších biogeografických jednotek (biochor). Z tohoto důvodu jsou v trase biokoridoru K 134MH na území Jihomoravského kraje vložena biocentra RBC JM 23 „Podbřežice“ (týkající se území obce Tučapy), RBC 195 „Terešov, RBC 196 „Pavlovice“ (týkající se území obce Orlovice) a RBC 197 „Oupaly“.

Dalším kritériem, které bylo při vymezení biokoridoru uplatněno, je kritérium společenských limitů, a to právě při vymezení trasy biokoridoru v oblasti jihozápadně od Vyškova (přes správní území obcí Tučapy, Komořany). Propojení biokoridoru K 132T a RBC JM23 biokoridorem K 134 MH je z důvodu existence výrazné bariéry dálnice D1 (limit v území) řešeno v prostoru stávajícího podjezdu účelové komunikace severně až severozápadně od Podbřežic pod dálnicí D1, který umožňuje konektivitu, či migraci biotických složek v území.

Trasa K 134 MH vymezená v návrhu ZÚR JMK je tedy průnikem a kombinací výše zmíněných kritérií uplatněných na přírodní a územní podmínky Prostějovského a Ždánicko-Litenčického bioregionu.

Závěrem je k připomínkám pod č. 5, 6 a 7 potřeba ještě objasnit, že Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES (konkrétní důvody viz výše u bodů 5 až 7). Vymezení koridorů pro předmětné biokoridory je možné zpřesnit v územním plánu.

Výše uvedené je důvodem, proč koridory vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastních biokoridorů ÚSES a důvodem, proč je v návrhu ZÚR JMK vymezení koridorů pro biokoridory RK JM 043 a K 134MH nezbytné právě v těchto územích včetně zachování jejich hierarchické úrovně v odpovídajících prostorových parametrech.

K připomínkám pod č. 5, 6 a 7 vztahujícím se k řešení předmětných prvků ÚSES regionální úrovně v ÚP Komořany, ÚP Tučapy, ÚP Orlovice a v návrhu ZÚR JMK uvádíme vyjádření OŽP KrÚ JMK:

„Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 77a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše

uvedeným vysvětlením proč je potřeba respektovat řešení ÚSES podle návrhu ZÚR JMK.“

K připomínce pod č. 6, který se vztahuje k návrhu vymezení nadregionálního biokoridoru K134MH uvádíme vyjádření Ministerstva životního prostředí:

„Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny jako dotčený orgány ochrany přírody podle § 79 odst. 3 písm. a) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (ZOPK) ve smyslu § 79 odst. 3 písm. q) ZOPK konstatuje, že v územním plánu obce Tučapy není vymezena část nadregionálního biokoridoru ÚSES K134MH (mezofilní hájová osa) v úseku dle podání obce Tučapy, ačkoliv je NRBK i v tomto úseku spojitě vymezen v územně analytických podkladech obcí pořízených městem Vyškov, obcí s rozšířenou působností (viz http://www.vyskov-mesto.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=18857&id_dokumenty=1111064).

MŽP považuje za nezbytné vytvořit podle § 4 odst. 1 ZOPK ve smyslu § 2 odst. 1 písm. b) spojitou funkční síť ÚSES a předpokládá, že koridor pro NR BK bude v tomto úseku dodatečně vymezen pořízením změny územního plánu obce Tučapy v souladu s vymezením koridoru pro K134MH v ZÚR JMK.“

Z vyhodnocení připomínek 6 a 7 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**027**	Datum	30.04.2015	Č. j.	54081/2015
Jméno	Jana Pálková, předsedkyně				
Právnická osoba	**Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko**				
Obec / sídlo	Opálkova 16, 635 00 Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. **Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.**

Minulé ZÚR vydané usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22.9.2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu ČR 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012, a to zvláště pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů, rozpor ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území, chybné posouzení variant koridorů jednotlivých staveb dopravní silniční infrastruktury a další. Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů v dostatečném rozsahu, a proto soud dospěl k závěru, že posouzení SEA je třeba považovat za neúplné.

Nyní pořizovatel ZÚR JMK zvolil taktiku vyjmutí jádrového území kraje z dořešení silničních koridorů a nahrazení územními rezervami, a tak se vyhnul právě zásadnímu úkonu, a to posouzení kumulativních a synergických vlivů.

Jedním z nezbytných podkladů pro vydání zásad územního rozvoje je posouzení jejich vlivů na životní prostředí, včetně veřejného zdraví (tzv. posouzení SEA) a na území zařazená do soustavy NATURA 2000 (tzv. naturové hodnocení). V rámci tohoto procesu je nutno posoudit i synergické a kumulativní vlivy záměrů obsažených v zásadách územního rozvoje. To znamená, že je třeba hodnotit vlivy nejen jednotlivých, izolovaně nahlížených záměrů, ale také souhrnný vliv vyvolaný vzájemným spolupůsobením několika záměrů vyskytujících se v území v blízké vzdálenosti. Jelikož zásady územního rozvoje jsou nejvyšším stupněm územně plánovací dokumentace, mají strategický charakter a jejich obsahem je závazné stanovení dopravních koridorů v řešeném území, je třeba klást velký důraz na posouzení kumulativních a synergických vlivů právě v této fázi územního plánování, protože pouze na této úrovni lze zvažovat různé varianty jednotlivých koridorů. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů plní významnou preventivní funkci ve vztahu k zamezení vzniku nepříznivých dopadů na

území a zanedbání této funkce na úrovni zásad územního rozvoje nemůže být uspokojivě nahrazeno následnými kompenzačními či nápravnými opatřeními. Právě při pořizování ZÚR mají být posouzeny kumulativní a synergické vlivy záměrů zamýšlených v koncepci na jednotlivé složky životního prostředí. V centrální části JMK, v návrhu ZÚR vyčleněné ploše je více záměrů, které je třeba hodnotit jako celek (např. rozšíření Dl, JZ tangenta, křížení R43 s Dl v oblasti Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice, kde jsou již dlouhodobě překračovány limity prašnosti aj.)

Taktika územních rezerv a postupné dořešování jednotlivých záměrů studiemi a aktualizací ZÚR se vyhýbá tomuto hodnocení synergických a kumulativních vlivů a **je tak oficiálně použita tzv. salámová metoda.**

Pro fungování právního státu je nezbytné, aby soudní rozhodnutí byla respektována a aby se jejich smysl promítal do reálného stavu věcí.

2. Požadujeme, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna.

V souladu se závazným Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 má R43 být součástí evropského systému TEN-T pro dálkovou nákladní a osobní dopravu napříč Evropou. Takové komunikace nepatří do hustě urbanizovaných území nejen z důvodů významných negativních dopadů na obyvatelstvo (velký zdroj znečištění ovzduší a významný zdroj hlučnosti, a to i v **noční době).**

Územní rezervy se při pořizování ZÚR neposuzují z hlediska vlivů na veřejné zdraví, což zamlžuje reálnou situaci, R43 by zavlekla komunikaci systému TEN-T do oblastí čistého bydlení a do rekreační oblasti Brněnské přehrady. Je žádoucí, aby ZÚR byly dokončeny, nedocházelo ke komplikacím s územním plánem města Brna a aby bylo jednoznačně posouzeno, a to zejména z hlediska dopadů na veřejné zdraví, kudy má být veden koridor R43.

Požadujeme, aby z území Brna (všech jeho městských částí) byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití **standardní a všeobecně aplikovaný přístup,** tj. **vybudování plnohodnotného obchvatu** celého sídelního útvaru, tedy **celého města Brna v** trase tzv. Boskovickou brázdou.

Požadavek plnohodnotného obchvatu celého města Brna obsahovala i petice občanů předaná Zastupitelstvu Jihomoravského kraje již dne 10.9.2010 s názvem: *„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim – Bystrc – Troubsko“,* pod kterou do té doby připojilo svůj podpis téměř 40 tisíc občanů.

3. Použitým nepřípustným postupem je plýtváno finančními prostředky daňových poplatníků i časem.

Pokud by k územnímu plánování v JmK bylo přistupováno odpovědně a v souladu se zákony, mohla být dopravní infrastruktura kraje ve svém vývoji a rozvoji mnohem dál a sloužit.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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.

Nejedná se tedy, jak je uvedeno v podání o *taktiku územních rezerv a postupné dořešování jednotlivých záměrů studiemi,* ale o zpracování jedné územní studie, která komplexně ověří a zpřesní průchod dálniční a silniční sítě ve vymezeném území.

Lze souhlasit s požadavkem uvedeným v podání cit.: *„To znamená, že je třeba hodnotit vlivy nejen jednotlivých, izolovaně nahlížených záměrů, ale také souhrnný vliv vyvolaný vzájemným spolupůsobením několika záměrů vyskytujících se v území v blízké vzdálenosti.“* Právě z těchto důvodů je potřebné provést vyhodnocení v měřítku podrobnějším, než jsou Zásady územního rozvoje.

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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

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.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je 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.

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 míli“) 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 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.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území. Problém (nejen) tranzitní a transevropské dopravy však nelze řešit jejím prostým „odsunem“ z území Brna na „plnohodnotný obchvat „ na úkor okolních obcí (z nichž mnohé podaly rovněž připomínky ve smyslu zásadního nesouhlasu s vedením silnice R43 Boskovickou brázdou). Podotýkáme, že Vámi preferovaná oddálená poloha koridoru R43 až za Přírodní park Podkomorské lesy má sice vhodnější polohu pro obchvatovou funkci, avšak má zároveň zásadně omezenou schopnost přenést a rozdělit výraznější podíl dopravy zdrojové a cílové, která v širším okolí Brna ve směru sever – jih zásadně převažuje (viz kap. G.4.4. textové části II. Odůvodnění). Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

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“ (viz vypořádání připomínky v bodě 1.). 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.*

Pořizovatel ZÚR JMK souhlasí s tím, že je žádoucí, aby byly ZÚR JMK dokončeny, avšak neztotožňuje se s nepřímo vysloveným názorem, že proces pořizování ZÚR JMK (resp. to, že nejsou dosud vydány) přináší

komplikace s územním plánem 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, 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 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je nekonkrétní, není zřejmé, jaký postup je napadán a v čem je spatřována jeho nepřípustnost. Pořizovatel má za to, že k územnímu plánování přistupuje odpovědně a v souladu se zákony, finančními prostředky neplýtvá. Použité vágní a obecné formulace nejsou věcnými připomínkami, které by mohly pomoci formovat výslednou podobu ZÚR JMK a být přínosné pro práci pořizovatele.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**028**	Datum	04.05.2015	Č. j.	54253/15
Jméno	Ing. Pavel Mrňa, starosta				
Právnická osoba	**Obec Suchohrdly**				
Obec / sídlo	Těšetická 114, Suchohrdly 669 02				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Suchohrdly uplatňuje podle § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánovaní a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů připomínku k vymezení nadregionálního biokoridoru K 139T.

V současnosti jsou před dokončením komplexní pozemkové úpravy (viz přiložený Plán společných zařízení). Obec Suchohrdly pořizuje Územní plán Suchohrdly. V současné době se zpracovává návrh ÚP Suchohrdly, kde je vymezen nadregionální biokoridor v souladu s komplexní pozemkovou úpravou (viz Plán společných zařízení). Toto řešení vzešlo z několika společných jednání mezi Pozemkovým úřadem, zpracovatelem ÚP a zástupci obce a nejvíce se přiblížilo reálnému stavu zeleně v krajině.

Vzhledem k výše uvedenému žádáme, aby bylo vymezení nadregionálního biokoridoru K139T v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje upraveno podle Pozemkové úpravy (Plánu společných zařízení) a rozpracovaného návrhu ÚP Suchohrdly.

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování*

a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. V tomto případě se jedná o *n*adregionální biokoridor K 139T, který propojuje nadregionální biocentrum (NRBC) č. 28 Údolí Dyje a NRBC 30 Podkomorské lesy. Je také součástí evropské sítě EECONET (European Ecological Network). Biokoridor K 139T je součástí území, které se nachází na rozhraní hercynské a panonské biogeografické oblasti, tedy jihovýchodních svahů Českomoravské vrchoviny. Biokoridor je veden v území obce Suchohrdly, která leží v tomto přechodovém území, protože se zde nachází velmi významný lesní komplex Deblínek – Tvořihrázský les.

Výše uvedené je důvodem, proč je v návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 139T nezbytné právě v tomto území včetně zachování jeho hierarchické úrovně (nadregionální) v odpovídajících prostorových parametrech. Pořizovateli ZÚR JMK je známo, že Ministerstvo životního prostředí akceptuje řešení připravované v rozpracovaném územním plánu s využitím komplexních pozemkových úprav z hlediska možností jeho vymezení, avšak nesouhlasí se změnou hierarchie u tohoto prvku ÚSES, tj. s ponížením na lokální úroveň. Pořizovatel ZÚR JMK dále vnímá argument, že vymezení nadregionálního biokoridoru K 139T bylo na správním území obce Suchohrdly podrobněji prověřeno a ztotožňuje se s názorem MŽP. Vymezení koridoru pro biokoridor K 139T bude v návrhu ZÚR JMK upraveno tak, aby umožnilo řešení vlastního biokoridoru co nejvíce se přibližující reálnému stavu zeleně v krajině.

Na jednání k řešení nadregionálního biokoridoru K 139T v komplexních pozemkových úpravách (dále KPÚ), konaném dne 09.10.2014 v Brně, bylo dohodnuto, že řešení prověřené v pořizovaných KPÚ bude využito pro vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 139T na správním území obce Suchohrdly. Dále, že u biokoridoru K 139 zůstane zachována nadregionální hierarchická úroveň. V návrhu ZÚR JMK bude proto vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K139T na území obce Suchohrdly upraveno tak, aby umožňovalo zpřesnění územním plánem obce Suchohrdly v souladu s vymezením předmětného biokoridoru v KPÚ.

<u>K připomínce obce Suchohrdly k nadregionálnímu biokoridoru K 139T uvádíme vyjádření MŽP:</u>

MŽP souhlasí se změnou trasování koridoru pro zpřesnění nadregionálního biokoridoru ÚSES v ZÚR Jihomoravského kraje tak, aby bylo zachováno koncepční propojení nadregionálních biocenter, resp. křížení nadregionálních biokoridorů a vytvořeny podmínky pro zajištění funkčnosti nadregionálního biokoridoru ÚSES. Vzhledem k tomu, že v ZÚR jde o vymezení koridoru, v rámci kterého má být NR BK upřesňován, je koridor vymezen v šíři, která přesahuje tzv. minimální parametry dle metodiky vymezování ÚSES. Toto vymezení v ZÚR umožňuje při pořizování navazující územně plánovací dokumentace v souladu se zásadami územního rozvoje vymezit biokoridoru příslušných parametrech na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek v lokálním měřítku.

MŽP ale nesouhlasí s tím, aby byl nadregionální biokoridor v územním plánu obce vymezen totožně s návrhem realizace biokoridoru v rámci realizace PSZ KoPÚ, neboť plán společných zařízení KoPÚ v k. ú. Suchohrdly navrhuje zajistit dílčí funkčnost nadregionálního biokoridoru K139 v k. ú. Suchohrdly realizací biokoridoru ÚSES šíře cca 30m, tedy v parametrech odpovídajících minimálním parametrům místního (lokálního) biokoridoru.

K připomínce obce Suchohrdly k nadregionálnímu biokoridoru K 139T zůstává v platnosti vyjádření MŽP ze dne 30. října 2014 pod č. j. 70465/ENV/14; 4462/610/14, zaslané SPÚ – KPÚ JMK, pobočce Znojmo ke komplexní pozemkové úpravě v k. ú. Suchohrdly u Znojma. MŽP tímto vyjádřením vyslovilo souhlas s PSZ KoPÚ. Nesouhlas vyjádřilo s požadavkem, aby byla změněna hierarchická úrovně příslušného biokoridoru ÚSES, neboť by došlo k narušení systémových koncepčních vazeb v celostátní síti ÚSES.

Skutečnost, že proces provádění komplexních pozemkových úprav a jednání o vypořádání pozemkových přídělů je zejména v souvislosti s kritickým nedostatkem disponibilních státních pozemků pro realizaci záměrů ve veřejném zájmu včetně realizace chybějících skladebných částí ÚSES složitý, nepovažuje MŽP za důvod pro

rezignaci na vytváření ÚSES v dlouhodobém výhledu. Z tohoto důvodu se Ministerstvo životního prostředí po seznámení s podklady a s přihlédnutím ke stavu rozpracování návrhu Zásad územního rozvoje JMK, návrhu územního plánu obce Suchohrdly u Znojma a návrhu plánu společných zařízení KoPÚ v k. ú. Suchohrdly přiklání k řešení, které v územně plánovací dokumentaci vymezí nadregionální biokoridor v širších parametrech, do budoucna nevyloučí možnost jeho realizace, a zároveň umožní vlastníkům dotčené pozemky nadále zemědělsky obhospodařovat. Na pozemcích jednotlivých vlastníků dotčených širším vymezením biokoridoru bude navržena „překryvná funkce" ÚSES, případně územní rezerva. Realizací biokoridoru v souladu s plánem společných zařízení bude nadregionální biokoridor částečně realizován a svou funkci bude moci, byť v omezené míře, naplňovat do doby, než bude možné či ze strany vlastníků žádoucí omezit zemědělské obhospodařování příslušných pozemků ve prospěch posílení ekologické stability krajiny.

MŽP tedy usiluje o to, aby v územně plánovací dokumentaci byly vymezením koridoru (biokoridoru) ÚSES v parametrech odpovídajících nadregionálnímu biokoridoru vytvořeny územní podmínky pro realizaci NR BK v budoucnosti.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**029**	Datum	28.04.2015	Č. j.	54738/2015
Jméno	Mgr. Josef Hasník, starosta				
Právnická osoba	**Obec Dolní Dunajovice**				
Obec / sídlo	691 85 Dolní Dunajovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Rada obce Dolní Dunajovice na svém zasedání dne 29. dubna 2015 projednala a schválila následující připomínky obce Dolní Dunajovice k ZÚR JMK:

Obec Dolní Dunajovice nesouhlasí s vedením komunikace R52 v trase stávající komunikace 1/52 (v návrhu značená jako varianta „Základní ŘSD" DS04-A). Navrhovaná trasa komunikace R52 by výrazně ovlivňovala kvalitu životního prostředí v naší obci. Zhoršení by se projevovalo zvýšením hlukové zátěže a zhoršením kvality ovzduší v obci. Dalším důvodem našeho nesouhlasu je předpokládané výrazné narušení krajinného rázu celé oblasti pod Pálavou.

V případě realizace komunikace R52 obec Dolní Dunajovice upřednostňuje variantu „Alternativní, západní" (DS04-B), která je podle našeho názoru ekonomicky i dopravně výhodnější.

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním

obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223).

Navrhovaná rychlostní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy. Nutno dodat, že správní území obce Dolní Dunajovice leží mimo Chráněnou krajinnou oblast Pálava. K namítanému výraznému ovlivnění kvality životního prostředí v obci uvádíme, že zástavba obce Dolní Dunajovice (včetně návrhových ploch pro bydlení dle platného územního plánu) je od stávající silnice I/52 vzdálena cca 700 m.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je v položce „Ovzduší“ u varianty „Základní ŘSD“ (DS04–A) uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocena jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: *„Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje).*“ Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocena jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

U varianty „Alternativní západní“ (DS04-B) je v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena v území, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází a vytváří zde nový liniový zdroj znečištění ovzduší. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení obytné zástavbě obce Březí, částečně i Brod nad Dyjí (v obou místech jsou plánované MÚK).“* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocena jako +1/-1 potenciálně mírně pozitivní/negativní vliv. V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „Záměr neprochází územím s překročením hlukových limitů. *Komunikace je vedena v území, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází a vytváří zde nový liniový zdroj hluku. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení o obytné zástavbě obce Březí, částečně i Brod nad Dyjí (v obou místech jsou plánované MÚK).“* Významnost vlivu na lidské zdraví ovzduší je hodnocena jako +1/-1 potenciálně mírně pozitivní/negativní vliv.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

Obec ve své připomínce považuje variantu „Alternativní západní“ (DS04-B) za ekonomicky a dopravně výhodnější. Konkrétně však neuvádí, v čem spatřuje její ekonomickou a dopravní výhodnost.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1).*

Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**030**	Datum	04.05.2015	Č. j.	54745/2015
Jméno	Ing. Pavla Norková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Brod nad Dyjí**				
Obec / sídlo	Brod nad Dyjí 45, 691 81 Březí u Mikulova				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Vyjádření k ZÚR JMK

Obec Brod nad Dyjí schvaluje návrh Zásad územního rozvoje JMK (ZÚR JMK) mimo návrhu vedení trasy Rychlostní silnice R52 ve variante DS04-B alternativní západní. **Zásadně nesouhlasíme s vedením trasy v koridoru rychlostní silnice R52 ve variante Alternativní západní.**

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD" ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA*

z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**031**	Datum	04.05.2015	Č. j.	54791/15
Jméno	Mgr. Martin Maleček, předseda				
Právnická osoba	**Rada občanských iniciativ k. ú. Lesná, o.s.**				
Obec / sídlo	Ježkova 242/8, 638 00 Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Rada občanských iniciativ k. ú. Lesná,z.s. v rámci připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje JMK žádá o zařazení dopravního obchvatu Obran a Maloměřic do seznamu záměrů obcí.

Při trasování tohoto obchvatu je třeba vycházet z požadavku MČ Maloměřice a Obrany a MČ Brno-sever, konkrétně z usnesení Zastupitelstva MČ Maloměřice a Obrany z 5. 2. 2014 a dále z usnesení Zastupitelstva MČ Brno-sever z 19. 12. 2013 a z usnesení Rady občanských iniciativ k. ú. Lesná,z.s. ze 4. 2. 2014.

Vyhodnocení připomínky

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; 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 nevyloučí.*

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.

Obdobnou připomínku k návrhu ZÚR JMK uplatnilo i Statutární město Brno. Uvádí v ní, 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 místního významu, nikoliv významu celostátního či krajského. Zde je nutno upozornit, že zásady územního rozvoje vymezují plochy či koridory nadmístního 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). S přihlédnutím k výše uvedenému a k předchozímu odstavci se připomínce nevyhovuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**032**	Datum	04.05.2015	Č. j.	54811/2015
Jméno	Petr Pleva, starosta				
Právnická osoba	**Obec Blažovice**				
Obec / sídlo	Nádražní 242, 664 08 Blažovice				
Téma					
Téma – jiné	Dopravní stavby				

Připomínky

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující **specifické připomínky.**

1. Kumulace vlivů koridorů pro dopravní stavby na území obce

V blízkosti do dvou kilometrů od zastavěné části obce Blažovice se nacházejí tyto dopravní stavby: silnice II. třídy 430 (1,9 km), dálnice DI (1,4 km), železniční trať Brno- Přerov (prochází jižním okrajem obce). Podatelka požaduje, aby ZÚR JMK obsahovaly dostatečná ochranná a kompenzační opatření k vyloučení negativních kumulativních vlivů těchto záměrů na území obce, resp. návrhy opatření na snížení emisí v ovzduší z již existujících dopravních staveb.

2. Neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT

V návrhu ZÚR JMK je dále navrhován koridor územní rezervy pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) RDZ03 VRT (Brno –) Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) ve vzdálenosti do 0,5 km od zastavěné části obce.

Realizací záměru VRT, tak jak je navržena v návrhu ZÚR JMK a jak je uvedeno ve studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov 01/2015 SUDOP“ (kde je návrh VRT přes katastr obce Blažovice veden převážně v zářezu) by došlo k rozdělení katastru obce, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem, k omezení volného přístupu do krajiny, omezení migrace zvěře, ke značnému záboru zemědělského půdního fondu, k ohrožení kulturního dědictví České republiky – Slavkovského bojiště, k jehož ochraně byla vyhlášena chráněná památková zóna).

Podatelka se domnívá, že vymezení územní rezervy pro záměr VRT je neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné, a neodůvodněné. Politika územního rozvoje České republiky, ve znění její aktualizace č. 1, schválené vládou ČR v dubnu 2015, (dále jen „PÚR“) vymezuje záměr koridoru VR1, jehož součástí má být i úsek Brno –

Ostrava, ve svém bodě 83. PÚR v této své části stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především *„...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv."*

V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: *„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady. Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR –Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, Brno – Vranovice – Břeclav-hranice ČR"* (zvýrazněno podatelkou).

Z PÚR tedy vyplývá, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. Návrh ZÚR však neobsahuje odkaz na žádné podklady ani žádné konkrétní údaje, které by jakékoli prověření uvedených aspektů záměru VRT potvrzovaly.

Pokud se však celý záměr nachází teprve ve stádiu, kdy ústředními orgány není rozhodnuto, jestli je záměr VRT reálný, účelný a za jakých podmínek má být realizován, pak nejsou podklady dopracovány do stavu, kdy by opravňovaly k vymezení územní rezervy pro tento záměr v ZÚR JMK. Za této situace by vymezení územní rezervy bylo v rozporu s požadavkem na minimalizaci, tedy proporcionalitu zásahu do soukromého vlastnictví.

3. Požadavek zachování prostupnosti do volné krajiny

Obec požaduje, aby návrh ZÚR obsahoval dostatečné záruky, omezující negativní důsledky fragmentace krajiny v důsledku vymezení výše uvedených záměrů, především VRT, a aby umožňoval rozvoj území obce (zejména jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě), a ochranu kulturních hodnot, nacházejících se v sousedství obce, zejména Bojiště bitvy u Slavkova.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je navrhován záměr trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať") (DZ01). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Vyhodnocení je uvedeno v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů. V položce „Ovzduší" je uvedeno cit.:" *Koridor lokálně zasahuje do území s překročením imisních limitů, záměr však nebude zdrojem znečištění ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů."* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. Součástí vyhodnocení v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů je i vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a návrh opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů předmětného záměru pro jednotlivé sledované oblasti. Jako kumulativní vliv z hlediska lidského zdraví je u záměru DZ01 mimo jiné uvedena kumulace s hlukovou zátěží ze stávající silniční dopravy (tedy potenciálně i s dálnice D1 a silnice II/430) včetně návrhu opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů.

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro rozšíření dálnice D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK (RDS05). Územní rezerva je vymezena pro prověření potřeb a plošných nároků zkapacitnění dálnice D1 a území bude dále prověřováno územní studií uloženou v ZÚR JMK.

ZÚR vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. U územní rezervy pro rozšíření dálnice D1 Slatina – Holubice je v *Upozornění SEA* uvedeno mimo jiné věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů.

Pro další v podání uvedenou dopravní stavbu silnici II. třídy 430 návrh ZÚR JMK nenavrhuje žádné řešení. Vedení silnice je ponecháno ve stávající poloze.

Nutno konstatovat, že u strategického posuzování je v případě ZÚR předmětem hodnocení SEA hodnocení vymezených ploch a koridorů (tj. záměrů). SEA nezpracovává hodnocení stávajících dopravních staveb, nýbrž předpokládané dopady do území, pokud by se záměry v koncepci obsažené nerealizovaly. Stávajících dopravních staveb se řešení návrhu ZÚR JMK může dotýkat v souvislosti s možnými kumulativními a synergickými vlivy, které se posuzují v případě vymezování nových záměrů. Viz výše uvedená kumulace s hlukovou zátěží ze stávající silniční dopravy vymezením záměru DZ01 „Nová Přerovská trať".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje

(– Ostrava). ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 vymezený v PÚR ČR 2008 v článku (83). V PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen Aktualizace č. 1 PÚR ČR) došlo ke změně článku (83). Dle připomínky obce je vymezení územní rezervy pro záměr VRT neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné, a neodůvodněné. Dle podání Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (83) stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především „ *...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv. „* Uvedený text je vytržen z kontextu, před citovaným textem je v části *úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady* uveden text: *„Prověřit vedení koridorů z Plzně na hranice ČR / SRN (v alternativě Regensburg nebo Nürnberg) a z Ostravy na hranice ČR / Polsko, možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN (–Dresden) se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu."* Až pak následuje text uvedený v připomínce. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky" se k článku (83), k části *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady*, konstatuje: *„V souladu s vymezením v textu byl přidán úkol prověřit směr koridoru z Ostravy na hranice ČR / Polsko, směr z Plzně na Regensburg nebo Nürnberg v SRN a možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu."* Z odůvodnění je tedy zřejmé, že text citovaný v připomínce **se vztahuje k prověřování stanovených koridorů, nikoliv ke všem uvedeným VRT.**

V připomínce se dále uvádí: V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: *„**Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady**. Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava-hranice ČR / Polsko, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR"*. Podatel dovozuje, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. Podatelem citovaný text není přesný; citace ***„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady"*** se v článku (83) vůbec nevyskytuje, nevyskytuje se ani v části 7 *Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.* Uvedená podmínka se tedy k návrhu ZÚR JMK nevztahuje. V "Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky" se k článku (83), k části *Úkoly pro územní plánování*, konstatuje: *„Zohledňují* (myšleno úkoly pro územní plánování) *čl. (78a) v návrhu aktualizace č. 1 PÚR ČR a stanovují pro*

příslušné ZÚR vymezení územní rezervy, případně vymezení koridorů v uvedených úsecích." Z odůvodnění a z nového článku (78a) – *„V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury"* – naopak vyplývá, že v rámci územního plánování (tedy i pořizování ZÚR) **je nutné zajistit vymezení pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.** V ZÚR JMK je tato podmínka plynoucí z Aktualizace č. 1 PÚR ČR pro koridory vysokorychlostní dopravy splněna tím, že jsou na základě dostupných podkladů vymezeny územní rezervy pro koridory VRT. Dle odůvodnění ZÚR JMK k bodům 290 – 291 textové části I. Návrh je jediná dosud platná koncepce VRT obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT" (SUDOP Praha, a. s., 2003), ta je podkladem pro vymezení územní rezervy RDZ03. Ve smyslu § 36 stavebního zákona budou u koridorů územních rezerv následně prověřovány jejich potřeby a plošné nároky.

Připomínka konstatující údajnou neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT nemá oporu v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, naopak Aktualizace č. 1 PÚR ČR lokalizaci vymezených záměrů dopravní infrastruktury v článku (87a) přímo vyžaduje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. V úseku VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) (RDZ03) je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na chráněná území přírody a zachování migrační prostupnosti území. **Do tabulky bude doplněno, že je nutno věnovat pozornost rovněž dopadu na krajinnou památkovou zónu „Bojiště bitvy u Slavkova"; možný dopad na krajinnou památkovou zónu je v tabulce uveden a bude v závěru zdůrazněn.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**033**	Datum	05.05.2015	Č. j.	54919/2015
Jméno	Leopold Mohyla				
Právnická osoba	**Obec Hajany**				
Obec / sídlo	Hajany 2, 664 43 Želešice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Společné připomínky

1. K dosavadnímu vývoji pořizování ZÚR JMK a hlavním výhradám k jejich obsahu

Předchozí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále ZÚR JMK), vydané dne 22.9.2011 a zrušené jako celek rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21.6. 2012, č. j.1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů, včetně podatelů, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polétavého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční

doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

Nejvyšší správní soud ve výše citovaném rozsudku dospěl k závěru, že vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z roku 2011 na udržitelný rozvoj území a životní prostředí neodpovídalo požadavkům zákona, neboť neobsahovalo řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů, vymezených v ZÚR. Nebylo tedy zřejmé, jaká by byla celková zátěž pro životní prostředí Jihomoravského kraje, a zejména již aktuálně nejzatíženějších oblastí, pokud by byly záměry obsažené v ZÚR JMK realizovány.

2. Požadavky obcí k návrhu zadání ZÚR JMK z roku 2012 a reakce kraje

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelů, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK, jež byly zrušeny soudem. Obce zejména požadovaly, aby došlo k vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné.

Obce výslovně uvedly, že by bylo neracionální a zároveň nezákonné, pokud by nový návrh ZÚR JMK znova vymezil koridory či plochy pro záměry, o nichž by na základě řádně provedeného vyhodnocení měl dostatek informací prokazujících, že nejsou uskutečnitelné, aniž by dále zvyšovaly a zhoršovaly nadlimitní zatížení části území Jihomoravského kraje. Dále obce uvedly, že by stejně tak bylo v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, a zároveň s požadavkem proporcionality opatření obecné povahy, pokud by vymezení koridorů pro „nerealizovatelné“ záměry blokovalo možnost využití území jednotlivých obcí pro jiné záměry.

S odkazem na judikaturu Ústavního a Nejvyššího správního soudu obce upozornily, že takto je nutno postupovat i ve vztahu k záměrům obsaženým v Politice územního rozvoje ČR, neboť právě na úrovni zásad územního rozvoje je nutno prověřit, zda jsou tyto záměry z hlediska limitů zátěže území přípustné.

Další požadavky obcí se týkaly mj. konkrétního způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK.

Většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadám ZÚR JMK kraj odmítl, buď pro jejich údajnou nadbytečnost, nebo jako jdoucí nad rámec požadavků zákona. Obce v návaznosti na to znova upozornily, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

3. K obsahu aktuálního návrhu ZÚR JMK

Nový návrh ZÚR JMK, zveřejněný na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015, opět vymezuje většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. Vychází tedy ze stejné základní koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, což potvrzuje i odůvodnění návrhu (srov. část G.4.1 tohoto odůvodnění). Pro **rychlostní silnici R43** jsou v úseku Kuřim – Lysice vymezeny 3 varianty („Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“), pro **rychlostní silnici R52** jsou vymezeny varianty „Základní ŘSD“ a „Alternativní, západní“. Dále jsou vymezeny **rychlostní silnice R55, silnice I/38, rychlostní silnice R52/JT, silnice I/40, silnice I/53 a jihovýchodní tangenta.** Předpokládá se **zkapacitnění dálnice D1** ve vymezených úsecích.

Zcela nedořešené pak zůstává centrum Jihomoravského kraje, tedy dopravní situace v Brně a v okolním území. Právě v této oblasti, kde se nachází logický styčný bod většiny existujících i zamýšlených silničních staveb, vymezuje návrh ZÚR JMK pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. Dopravní řešení v této oblasti má být vyřešeno až v budoucnu, na základě *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.*

4. Nesouhlas s obecným vymezením koncepce dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK a způsobem

vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území

Návrh ZÚR JMK v předložené podobě považují podatelé, pokud jde o vymezení navržené koncepce páteřní silniční infrastruktury, za vnitřně rozporný, neodpovídající cílům a úkolům územního plánování a zákonnému účelu zásad územního rozvoje a v důsledku toho za nepřijatelný a neschvalitelný.

Na jedné straně, jak již bylo uvedeno, návrh vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice Dia D2, rychlostní silnice R43, tzv. tangenty města Brna) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno výše uvedenou územní studií. S odkazem na větu šestou § 36 odst. 1 stavebního zákona nejsou vlivy částí dopravních staveb, pro něž jsou v této oblasti vymezeny územní rezervy, součástí vyhodnocení návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Právě v této oblasti přitom dochází, a to zejména v důsledku dopravy po stávajících komunikacích, k nejzávažnějšímu zatížení životního prostředí.

Pokud by skutečně platilo, že nové ZÚR JMK nemají závazně vymezit budoucí podobu páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje, znamenal by tento stav nenaplnění základních cílů a úkolů územního plánování na úrovni zásad územního rozvoje. ZÚR JMK by v této podobě v rozporu s § 18 odst. 2 stavebního zákona nezajišťovaly komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Nenaplňovaly by ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, tedy stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani navazující úkoly uvedené v písm. c), d) e), h) j) a m) citovaného ustanovení.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani ve vztahu k ZÚR JMK jako celku, by dále nemohl být naplněn úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, vyhovující požadavkům právních předpisů. Předložený návrh by v tomto směru, vzhledem k absenci hodnocení vlivů u úseků dopravních staveb, vymezených jako koridory územních rezerv, zcela nepochybně trpěl ještě zásadnějšími vadami, než ZÚR JMK zrušené rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy (vlivy těchto záměrů na nejzatíženější území kraje by přitom byly zcela zásadní, a zároveň by bez nich celá páteřní dopravní síť byla zcela nefunkční) nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Toto celkové zatížení by navíc nebylo vyhodnoceno ani v budoucnu, při dílčích aktualizacích ZÚR JMK, jimiž by byly jednotlivé územní rezervy měněny na „návrhové“ koridory.

Návrh je rovněž v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje podle § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž mají zásady územního rozvoje stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovit požadavky na jejich využití. K ničemu z toho nemůže dojít, pokud chybí jednoznačné rozhodnutí o způsobu řešení páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje. Tímto způsobem rovněž nemůže být naplněn požadavek § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle nějž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Rovněž tyto úkoly nemohou být v žádném případě splněny, jestliže návrh ZÚR JMK neobsahuje ucelenou koncepci řešení dopravy na území kraje.

Navržené „řešení“ je podle přesvědčení podatelů rovněž v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteční silniční infrastruktury, která má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatelka v této souvislosti dále poukazují na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na

udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Z některých části zveřejněného návrhu ZÚR JMK, konkrétně zejména z části G.4.1 jeho odůvodnění, zároveň jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má „ve skutečnosti" o jím preferované budoucí koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu. Tato koncepce ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené v soudem zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a samozřejmě nemůže fungovat bez své centrální části, v níž návrh „oficiálně" vymezuje pro koridory dopravních staveb územní rezervy a navrhuje prověření územní studií.

Zároveň vymezení „periferních" koridorů navrhovaných záměrů kapacitních silnic, (zejména silnic R52, R55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, pořizovatelem preferovaná „německá" varianta R43 na sever od Kuřimi), a dále ‚jižní tangenta" označená jako „R52/JT", fakticky předurčují, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti" vypadat.

Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, více variant celkových koncepcí rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podatelé jsou přesvědčeni, že mělo zejména dojít k objektivnímu srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad" a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě". Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska, avšak bez odkazu na konkrétní zdroje dat, z nichž toto srovnání vychází. Bez přesvědčivého odůvodnění, a zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně" preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. V této souvislosti podatelé poukazují například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM10) měřících stanic v Brně-Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřicí stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jimž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM10 vyšší než	Počet dnů s koncentrací PM10 přesně	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok	Maximální denní průměrná koncentrac	Maximální denní průměrná koncentrace PM10 v procentech
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	363 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
200S	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %

2009	**30**		**1**	**Nepřekročen**	**158,4**	**316 %**
2010	**50**		**6**	**PŘEKROČEN**	**215,7**	**431 %**

Údaje z měřící stanice Brno-Bohunice:

Rok	**Počet dnů s koncentrací PM10 vyšlí než**	**Počet dnů s výpadky měření stanice**	**Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu**	**Maxim, denní průměrná koncentrace PM10 µg/m^3**	**Maxim, denní průměrná koncentrace PM10 v procentech vztažená k platnému**
2010	**64**	**29**	**PŘEKROČEN**	**151,0**	**302 %**
2011	**65**	**21**	**PŘEKROČEN**	**129,0**	**258 %**
2012	**45**	**24**	**PŘEKROČEN**	**147.3**	**295 %**
2013	**41**	**62**	**PŘEKROČEN**	**115.5**	**231 %**
2014	**51**		**PŘEKROČEN**	**90.2**	**184 %**

Návrh ZÚR JMK lze tedy označit jako specifickou formu „salámové metody", jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě, aniž by tato koncepce jako celek byla projednána a posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů, v souladu s požadavky obsaženými v rozsudku o zrušení předchozích zásad územního rozvoje.

Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný. Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení „oficiální" koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury na území Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a ekonomické výhodnosti.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA).

5. Závěr a požadavky podatelky

Podatelka proto požaduje, aby byl návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území přepracován tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.

Zároveň musí návrh ZÚR JMK vymezovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, resp. varianty takovéto koncepce, které budou jako celky řádně posouzeny z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladu a dalších aspektu udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Jde o názor podatelky. K tomu považujeme za důvodné upřesnit následující:

K tvrzenému rozporu ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území Nejvyšší správní soud (dále také jen NSS) v předmětném rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také rozsudek) v bodě (95) uvádí, cituji: *„Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené ZÚR z uvedených hledisek, avšak porušení navrhovateli uváděných norem neshledal." V* následujících článcích rozsudku NSS konstatuje, že *„ust. § 11, 12 odst. 1 a 13 zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které*

definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti." NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí."* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."* NSS v rozsudku dále uvádí, že je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu. Aplikaci předmětného principu v případě zásad územního rozvoje vyložil NSS v čl. (103) a násl. kde je uvedeno: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR"… „Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.*

K neposouzení kumulativních a synergických vlivů NSS konstatoval, že v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále také VURÚ (2011) byl dostatečně zjištěn a jasně a přehledně popsán stav životního prostředí včetně jeho složek, které mohou být negativně ovlivněny (bod 77 rozsudku). NSS téma uzavřel tím, že *„úkolem bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit zda neexistují jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly a dále stanovit pravidla pro jejich sledování. Právě ZÚR jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření." (*bod 90 rozsudku). VURÚ (2011), konkrétně část SEA (2011), tedy podle NSS neodpovídala požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona a napadené ZÚR tudíž vycházely z neúplně zjištěného skutkového stavu. NSS shledal námitku důvodnou.

Nyní projednávané Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VÚRÚ (2014), zejména část vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí (SEA (2014) předmětný rozsudek plně respektuje, jak je zřejmé zejména ve struktuře tabelární přílohy 2 SEA (2014). Tabelární příloha je sestavena z několika částí, a to části popisné, analytické a hodnotící, přičemž je třeba pracovat se všemi částmi jako celkem. V části „Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy" jsou v tabulce obsaženy základní údaje o hodnoceném koridoru/ploše a o území, ve kterém je koridor/plocha vymezen(a). V části „Identifikace ovlivnění" jsou označeny typy (druhy) vlivů, které mohou být vyvolány v důsledku využití koridoru/plochy ve smyslu vymezení dle ZÚR JMK. V části „Vztahy mezi oblastmi" je vyznačeno, které oblasti/sledovaná témata (podle přílohy stavebního zákona bodu 6) budou prostřednictvím vyvolaného vlivu rovněž ovlivněna. V části „Vyhodnocení identifikovaných vlivů" je uveden výčet, vyhodnocení, popis a komentář a rozsah/významnost vlivů. V části „Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů" jsou vymezeny složky životního prostředí, pro které bylo identifikováno riziko vzniku kumulativního či synergického vlivu a určena významnost tohoto vlivu. V části „Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů" jsou popsána opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, přičemž za kompenzační nebo-li nápravná opatření jsou považována opatření zajišťující obnovení nebo nahrazení životního prostředí a opatření k odstranění vzniklé škody na životním prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na

životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a dalších předpisů v návaznosti na § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Hodnocena je rovněž předpokládaná účinnost navrhovaných opatření. V části „Návrh ukazatelů pro sledování vlivu" je uveden seznam indikátorů s jejichž pomocí lze sledovat kvalitu dané složky životního prostředí. V poslední části „Celkové vyhodnocení záměru" je uvedeno, zda je využití vymezeného koridoru/plochy možné, případně za jakých podmínek, zda byly či nebyly jeho vyhodnocením shledány vlivy vylučující jeho využití. Podrobněji je metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol včetně tabelárních a grafických příloh obsaženo v Příloze č. 1 „Metodika hodnocení" oddílu A „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (SEA 2014).

Výstupy ze SEA (2014) zejména navržená opatření jsou promítnuta do návrhu ZÚR JMK v podrobnosti příslušející ZÚR podle stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Požadavek, že *„k zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, požadavky, které směřovaly k odstranění vad ZÚR JMK (2011), jenž byly zrušeny soudem"* je formulován příliš obecně a nevztahuje se k nyní projednávanému Návrhu ZÚR JMK. Veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání nyní pořizovaných ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

a) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky *„…aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR…"* a *„…aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny…"*. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů… odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. K tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.
b) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat" jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.
c) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.
d) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům

vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR" z roku 2012"*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK". Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů" (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. A to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

Závěrem považujeme za důvodné uvést, že Zadání ZÚR JMK bylo schváleno dne 28.02.2013 na 3. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje usnesením č. 206/13/73 v souladu s § 187 odst. 4 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Jeho nedílnou součástí jsou Příloha č. 1 „Seznam podkladů" a Příloha č. 2 „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Podatelka se domnívá, že centrum Jihomoravského kraje zůstává zcela nedořešené, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území.

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblasti OB3 Brno, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 21). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činnosti, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Podatelka se domnívá, že návrh ZÚR JMK vymezuje pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. K tomu je nutné uvést, že kromě zmíněných územních rezerv návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor kapacitní silniceR43 Kuřim – Lysice, koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor kapacitní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2), koridor pro Jihovýchodní tangentu (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany a dále koridory pro přestavbu silnic II.třídy – II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/385 Kuřim, severní obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; III/4171 Šlapanice, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční trati č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční trati č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je nově stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínkám č. 4 a 5 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týkají. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz podrobněji vypořádání připomínky č. 3. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

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).

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro kapacitní silnici R43 a JZT nikoliv jak se domnívají podatelé k prověřování celkové koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury ta je již v návrhu ZÚR JMK obsažena. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

V současné době není dostatek podkladů pro posouzení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant záměrů, které budou územní studií komplexně posouzeny (dle požadavku přílohy stavebního zákona). Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. U zadání územní studie bude zvažováno, zda budou požadovány imisní modely či bude zpracována rozptylová studie. Součástí územní studie bude i hluková studie. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný

rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr.

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona.

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.

Domněnka podatelky, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

K připomínce, že Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, **více variant celkových koncepcí** rozvoje páteřní silniční infrastruktury uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzován v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná.*** *Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*.“

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná prověřili jsme v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR ČR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K namítanému překračování limitů zatížení území uvádíme:

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší

či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Kvalita ovzduší a její hodnocení musí vždy vycházet ze zákonných předpokladů a současně musí být přesně prezentována data ze stanic imisního monitoringu a výsledky matematického modelování rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Uvedená data ze stanice Automatického imisního monitoringu stanice Brno Tuřany ne zcela přesně vystihují skutečné údaje použitelné pro hodnocení kvality ovzduší. Je potřeba jednoznačně zdůraznit, že o kvalitě ovzduší regionu více vypovídají roční imisní limity nikoli krátkodobé 24 h průměry. Tyto krátkodobé imisní limity detekují krátkodobé výkyvy v koncentračních úrovních, které jsou do velké míry způsobovány neantropogenními resp. meteorologickými faktory (inverze v zimním období, sucho atp.).

Zásadní pro hodnocení zatížení území jsou tedy dlouhodobé imisní charakteristiky (roční průměry). Ty poskytují informaci o zatížení území s ohledem na dlouhodobý ráz klimatických charakteristik v lokalitě. A to s ohledem na emisní bilanci zdrojů na území Brna a Jihomoravského kraje. Jinak řečeno, imisního limitu buď bude dosaženo, anebo nebude, víceméně za jakýchkoli klimatických podmínek. Prioritou z hlediska vlivu ovzduší na lidskou populaci je řešení problémů dlouhodobých koncentrací (ročních průměrů), protože těm je lidská populace vystavena prakticky trvale. Krátkodobým koncentracím je vystavena „pouze“ v dobách inversí zejména v zimním období.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010 – 2014. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Tab. 1: Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno-Tuřany) v letech 2010 – 2014

		2010	2011	2012	2013	2014	limit	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[µg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	40	18,26	18
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	200	95,72	94,1
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	18	0	0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	40	28,68	26,6
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		**50**	**46**	29	32	19	35	35,2	32
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	25	20,96	21,1
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	350	61,56	56,7

* počet hodin

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10}, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány. Reprezentativnost této stanice je od 4 do 50 km v závislosti na reliéfu území.

Stávající imisní zatížení ovzduší na základě vymezení území pětiletých průměrů za roky 2009 – 2013:

Stávající imisní zatížení území je lépe hodnotit na základě průměru hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km^2 vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Poslední zveřejněná data jsou za mezidobí 2009 – 2013 a jsou zpřístupněny na internetových stránkách Českého hydrometeorologického ústavu a Jihomoravského kraje pak v rámci mapového portálu –

Data – http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html

Mapa – http://up.kr-jihomoravsky.cz/itc/default.aspx?wmcid=1180&SID=&conf=162

Hodnocení kvality ovzduší na základě dlouhodobějších klouzavých průměrů je vhodnější než opuštěný přístup každoroční aktualizace údajů o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší známých pod zkratkou OZKO. S přijetím nového zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., ve znění p. p. byly pro potřeby hodnocení kvality ovzduší v dotčeném území hodnoceny klouzavé průměry koncentrací za 5 let. Tímto přístupem byly sladěny meziroční výkyvy koncentrací znečišťujících látek a výstupem jsou konkrétní imisní koncentrace a nikoliv pouhá informace o překročení či nepřekročení imisních limitů.

Programy ke zlepšování kvality ovzduší

Z posouzení provedeného v rámci připravovaného Programu ke zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno (je patrné, že problematickými znečišťujícími látkami jsou: dlouhodobě a na území mnoha obcí benzo(a)pyren a částice frakce PM_{10}, místně je překračován imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_X a $PM_{2,5}$. Zatímco problematika znečištění ovzduší částicemi frakce PM_{10} se v průběhu hodnoceného období vyvíjela výrazně dle charakteru klimatických podmínek, škodlivina benzo(a)pyren je problematická prakticky bez ohledu na klimatické faktory. Polétavý prach představuje spolu s na něj navázanými polycyklickými aromatickými uhlovodíky největší problém z hlediska vlivu znečištění ovzduší na lidské zdraví. Jak v případě částic PM_{10}, tak $PM_{2,5}$ je imisní limit překračován zejména na dopravních lokalitách. Stanice, které nejsou přímo ovlivněny dopravou, překračují pouze imisní limit pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10}, a to především v letech, kdy se v zimním období vyskytují delší epizody s nepříznivými meteorologickými a rozptylovými podmínkami.

K překračování imisního limitu pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10} dochází takřka výhradně v chladné části roku po čas topné sezóny (říjen – duben), kdy jsou vlivem vytápění a emisí z lokálních topenišť plošně navýšeny pozaďové koncentrace PM_{10}. Navíc v zimním období dochází často k inverznímu charakteru počasí, vyznačujícím se stabilní atmosférou a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které rovněž významně přispívají ke zvýšeným koncentracím PM_{10}. V případě koncentrací jemnější frakce $PM_{2,5}$ leží riziko překračování imisního limitu především na dopravních stanicích v centru města.

Návrh PZKO zóny Jihovýchod je zveřejněn na webu MŽP – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_jihovychod

a Návrh PZKO Aglomerace Brno – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_brno

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K namítané „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu

celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

K připomínce, že *koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a **ekonomické výhodnosti*** uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[*211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.*

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Závěrem lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního

zákona). V návrh ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce (podrobněji viz výše) a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

Území Jihomoravského kraje je územím, kde se historicky protínají tranzitní trasy ve všech směrech od nepaměti. Pokud se podaří tyto dopravní výkony převést přes území kraje po dostatečných, kvalitních a kapacitně vyhovujících dopravních komunikacích, je nezpochybnitelné, že tímto způsobem budou nejhorší externality dopravy účinně minimalizovány. Současně také dojde ke zlepšení kvality ovzduší v centrální části města Brna a na jihu brněnské aglomerace vhodným trasováním odlehčovacích komunikací křížení dálnic. Tyto nové komunikace ovšem musí být navrženy tak, aby účinně omezovaly a předcházely nadměrným emisím a účinně snížily dopady dopravy na životní prostředí a kvalitu života občanů při respektování všech zásad trvale udržitelného rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**034**	Datum	05.05.2015	Č. j.	54925/15
Jméno	Ing. Josef Dvořák				
Právnická osoba	**Voda z Tetčic o.s.**				
Obec / sídlo	Hybešova 178, 664 17 Tetčice				
Téma	jiné				
Téma – jiné					

Připomínka

V souladu s veřejnou vyhláškou č. j. JMK 27281/2015, sp.zn. S-JMK 27265/2015, datovanou 23.03.2015, vyvěšenou na úřední desce JmK dne 23.03.2015, kterou se oznamuje zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, podáváme k návrhu ZÚR JMK následující připomínky. Naše připomínky vycházejí z údajů na internetové adrese JMK : www.ZÚRka.cz

1)

Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území zmiňuje například v textové části A.4.10. Krajina na straně 129 fragmentaci krajiny. Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu jsou popsány například v části A.6.9. Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí na straně 182.

Mezi podklady zřejmě chybí studie Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, mapy Migračně významných území a Dálkových migračních koridorů pořízené v rámci výzkumného projektu MŽP ČR VaV-P/2d4/36/08 v roce 2010 (AOPK ČR, EVERNIA s.r.o., VÚKOZ, 2010). Vzhledem ke skutečnosti, že vypracování studie zadalo Ministerstvo životního prostředí lze tvrdit, že jde o oficiální a nepominutelný podklad.

Absence studie je znát na skutečnosti, že závěry studie nejsou v ZÚR JMK respektovány a nejsou stanoveny závazné podmínky pro zajištění bezpečné migrace velké zvěře přes nové a stávající dopravní bariéry, návrhy a územní rezervy silnic, železnic a změn těchto staveb.

2)

Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území obsahuje v textové části A.5.8. Krajina na straně 139 text:

¨ *Uplatněním ZÚR JMK dojde k významnému ovlivnění kvality krajiny Jihomoravského kraje. Negativně bude v důsledku realizace koncepce ZÚR JMK krajina ovlivněna další fragmentací prostředí i populací… Pozitivní vliv je očekáván od vymezení ÚSES regionální a nadregionální úrovně ... Případná realizace, zejména v územích ekologicky výrazně nestabilních, je však koncepcí pouze umožněna nikoliv zajištěna. Pozitovně bude krajina Jihomoravského kraje ovlivněna díky naplňování cílových charakteristik krajiny.... jejichž naplňování přispěje k posílení kvality krajiny Jihomoravského kraje.*

Samotné ZÚR konstatují významné ovlivnění krajiny v negativním slova smyslu přesto nenavrhují [například také Odůvodnění část G.13 na straně 276) ohledně krajiny přírody, fauny flory, žádná aktivní kompenzační opatření. Veškerý ... *pozitivní vliv je očekáván od vymezen, USES…* Problémem je, že tato vymezení jsou v místech, kde příroda dávno existuje a nedojde tedy k žádnému novému vysazování... nebo rušení starých silnic a jiných staveb a návratem jejich ploch přírodě.

Veškerá navrhovaná opatření v ZÚR tak vykazují pouze administrativní charakter, proto slova ... *ieiichž naplňování přispěje k posílení kvality krajiny...* považujeme za nepřijatelné zlehčovaní negativního vlivu Zásad na přírodu a krajinu. Bez náležitých aktivních kompenzací negativních účinků Zásad, kompenzací směřovaných do oblasti krajiny, přírody, fauny, flóry, nelze Zásady schválit. Kompenzace směřované pouze k člověku jsou nedostatečné.

3)

Podle našeho názoru je nepřípustné, aby Zásady územního rozvoje – Jevy schvalované ; Plochy a koridory návrh (podle stránky www.ZÚRka.cz > Záměry v obci > legendy výkresu č I.2 z října 2014) – obsahovaly tři varianty koridorů totožného záměru silnice R/43, konkrétně DS01-A, DS01-B, DS01-C. Vše zhruba mezi obcemi Čebín – Kuřim .... Žernovník – Malá Lhota.

Máme zato, že stavební zákon takový postup výslovně neumožňuje, proto je vymezování více variant jednoho záměru nezákonné. Žádáme, aby silnice R/43 byla trasována tak, aby se nekryla s navrhovanými opatřeními ÚSES ochrany přírody a krajiny.

4)

Zásady v některých případech vymezují více variant koridorů územní rezervy jednoho záměru. Například záměru silnice R/43: RDS01-A, RDS01-B, RDS01-C, RDS01-C/Z, nebo záměru silnice 1/23: RDS09-A, RDS09-B, nebo záměru silnice R/52: RDS08-A, RDS08-B, atd.

Máme zato, stavební zákon takový postup výslovně neumožňuje, proto je vymezování více variant koridorů územní rezervy jednoho záměru nezákonné.

5)

Na různých místech Zásad se střetává návrh biokoridorů nebo návrh biocenter s územními rezervami silnic, případně železnic.

Například biokoridory RK1489, RK 1491A,… nebo biocentra RBC212, … jsou překryty rezervou silnice R/52 RDS08-B, rezervou železnice RDZ05. Příklady jsou v území obce Hajany – Želešice – Rajhrad.. Příklady jsou v území obce Hajany – Želešice – Rajhrad.

Dále například biokoridory RK1465, K128MB, K128MH, RK1466, ... nebo biocentra RBC240, NRBC30 se střetávají a jsou překryty rezervou silnice R/43 RDS01-B, RDS01-C, RDS01-C/Z.

Příklady jsou v území obcí Hvozdec – Veverská Bítýška – Chudčice.Tyto střety musí být v Zásadách patřičně řešeny. Viz bod 7).

6)

Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území obsahuje v grafické části výkres A.5. Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru, faunu a krajinu, 1:125 000. Pokud v tomto výkresu nejsou znázorněny koridory či plochy všech územních rezerv, je výkres nejen zavádějící, ale přímo lživý a podvodný. Neuvedení územních rezerv nelze opírat o text § 36 odstavce (1) stavebního zákona. Viz bod 7).

7)

Všeobecně k připomínkám 4), 5), 6). Z koncepce Zásad je již nyní zřejmé, že některé koridory územních rezerv, nebo že některý koridor z více variant koridorů územní rezervy jednoho záměru bude muset být použit, aby byla naplněna dopravní koncepce Zásad a zákonně uplatněna Politika územního rozvoje ČR. Z tohoto důvodu považujeme nynější postup pořizovatele, Krajského úřadu JmK, za podvodné jednání.

Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční a železniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními

rezervami. Protože územní rezervy nevyžadují plné posouzení či vyhodnocení, považujeme postup Krajského úřadu za podvodné jednání.

8)

Podle Odůvodnění Zásad části G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 SZ na str. 276, Zásady žádná kompenzační opatření v návaznosti na § 45i zákona 114/1992SB. nestanovují.

Nyní se účastníme řízení sp. zn. S-JMK 92212/2014 OŽP/Mach o uložení kompenzačních opatření pro záměr stavby Silnice 1/55 Břeclav obchvat. Máme za to, že Zásady jsou nedostatečné.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Pořizovateli i zpracovateli ZÚR JMK jsou problematika migrace velkých savců i podáním uváděné podklady AOPK známy. Nebylo smyslem Přílohy č. 1 "Seznam podkladů" Zadání ZÚR JMK obsáhnout všechny relevantní podklady, je rámcovým přehledem, nikoli úplným výčtem, relevantních odborných podkladů. To, že studie zpracovaná firmou EVERNIA,2010 není v Příloze č. 1 Zadání ZÚR JMK uvedena neznamená, že by se problematikou migrace velkých savců projektant nezabýval. Naopak v II. Odůvodnění ZÚR JMK, v části (k bodům 244 a 245) vztahující se k problematice ÚSES je na str. 170 uvedeno, že v rámci zpracování ZÚR JMK byla prověřena možnost propojení, které by zajistilo nepřerušený, nebo neomezený průchod bioty, a to např. velkým savcům. U záměrů dopravní infrastruktury bylo prověřováno stanovení nutnosti zajistit taková opatření, která umožní územní kontinuitu biokoridoru. Byly zvažovány zejména případy, kdy je vedení biokoridoru shodné s významnou migrační trasou. Není tedy pravdou, že závěry studie nejsou v ZÚR JMK nijak respektovány, jak se podatel domnívá. Důvodem, proč Návrh ZÚR JMK nestanovuje závazné podmínky pro zajištění bezpečné migrace velké zvěře, je, že dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras, včetně stanovení jejich nadmístního nebo celorepublikového významu, nebylo možné stanovit podmínku neomezeného průchodu v návrhu ZÚR JMK. Tato informace je také uvedena na str. 170 II. Odůvodnění ZÚR JMK, v části (k bodům 244 a 245) a je tudíž každému dostupná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v obecné rovině ust. § 18 a§ 19 stavebního zákona. Tyto cíle a úkoly jsou konkretizovány v ZÚR JMK jednak principy/zásadami obecnými, vyjádřenými zejména v kap. A, E a F I. Návrhu ZÚR JMK, a jednak principy/zásadami individuálními, vyjádřenými *„požadavky na uspořádání území"* a *„úkoly pro územní plánování"* u jednotlivých konkrétních záměrů v ostatních kapitolách (zejména v kapitole D) I. Návrhu ZÚR JMK. Projednávaná dokumentace jako celek tedy v souladu se stavebním zákonem primárně vytváří, v podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje, předpoklady pro udržitelný rozvoj území, tj. pro všechny tři pilíře (environmentální, hospodářský a sociální).

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK (tj. včetně i všech záměrů v nich obsažených) na udržitelný rozvoj území (VURU) je zpracováno v souladu s platnou legislativou. Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou obsažena v kapitole A.8 SEA a to ve třech kategoriích – opatření koncepční, společná a projektová. „Opatření koncepční" jsou opatřeními na výběr variant. „Opatření společná" jsou opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů pro upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace. Tyto dvě kategorie jsou „základem" promítnutých relevantních opatření do návrhu ZÚR JMK, zejména do *„úkolů pro územní plánování"* uvedených u jednotlivých záměrů. Třetí kategorie „opatření projektová" jsou doporučeními pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně projektové „EIA", jejich smyslem je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné v následných fázích projektové přípravy věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Vlastní opatření vážící se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury jsou uvedena v příloze č. 2 SEA.

Do návrhu ZÚR JMK jsou v souladu s platnou legislativou zapracována relevantní opatření ze SEA v rámci *„požadavků na uspořádání území"* a *„úkolů pro územní plánování"* tak, aby mohla být v navazujících

procesech/řízeních kromě orgánů územního plánování (rozvoj obcí zastavitelnými plochami v územních plánech…) využita i orgány životního prostředí pro zlepšení stavu životního prostředí (krajiny, přírody, fauny, flóry…) i orgány ochrany veřejného zdraví k minimalizaci dopadů obyvatelstvo (lidské zdraví…).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Názor, že je nepřípustné/nezákonné, aby ZÚR obsahovaly varianty je mylný. Naopak návrh ZÚR JMK projednávaný podle § 37 stavebního zákona může být v některých částech variantní. Lze tak dovozovat z ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona, které kromě jiného ukládá v zásadách územního rozvoje stanovit „*kritéria pro rozhodování o možných variantách*". Dále z ust. § 37 odst. 5 stavebního zákona, kde je uvedeno, že ve vyjádřeních k vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území se subjekty vyjmenované v témže odstavci vyjádří také k *výběru varianty řešení*. Rovněž se o variantách zmiňuje § 38 stavebního zákona, kde je v odst. 2 uvedeno „*Pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení…"*.

Požadavek, aby silnice R43 byla trasována tak, aby se nekryla s navrhovanými opatřeními ÚSES, není relevantní. ZÚR JMK vymezují koridor pro R43, tj. neumisťují vlastní stavbu do území. Koridor je vymezen s dostatečnou prostorovou rezervou, aby dávala dostatečné předpoklady pro možné upřesnění trasy v podrobnější dokumentaci, tj. i pro minimalizací vlivů na skladebné prvky ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech pro ÚSES je v bodě (245) v požadavku na uspořádání území pod písm. a) uvedeno *„Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují."* a v úkolech pro územní plánování pod písm. c) pro řešení případných střetů ÚSES s liniovými stavbami stanoveno *„Při upřesňování skladebných částí ÚSES preferovat řešení, které bude minimalizovat střety s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury."*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

K nezákonnosti více variant územní rezervy u jednoho záměru v ZÚR nelze než zopakovat výše uvedené, tj. že názor, že je nepřípustné/nezákonné, aby ZÚR obsahovaly varianty, je mylný. Naopak návrh ZÚR JMK projednávaný podle § 37 stavebního zákona může být v některých částech variantní. Lze tak dovozovat z ustanovení § 36 odst. 1, § 37 odst. 5 a § 38 odst. 2 stavebního zákona – viz výše k bodu 3.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty, zejména minimalizace vlivů na chráněná území přírody, minimalizace vlivu na lokality soustavy NATURA 2000, zachování migrační prostupnosti území a funkcí skladebných prvků ÚSES. Jak je zřejmé, na základě informativních údajů k jednotlivým územním rezervám v Příloze č. 4, v rámci prověřování možností jejich budoucího využití bude střetům věnována pozornost.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6 uvádíme:

Při posuzování vlivů územně plánovací dokumentace se postupuje podle stavebního zákona. To znamená, že v případě Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území platí, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona

se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty, Ve výkrese A.5 Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru, faunu a krajinu územní rezervy znázorněny být nemusí. Není tedy pravdou, že předmětný výkres je zavádějící a přímo lživý.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 uvádíme:

K názoru, že *„jeden z koridorů, nebo některý koridor z více variant koridorů územní rezervy jednoho záměru bude muset být použit, aby byla naplněna dopravní koncepce Zásad a zákonně uplatněna Politika územního rozvoje ČR"* uvádíme následující. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (koridorem/plochou), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Až po tomto prověření lze, a to jedině aktualizací ZÚR, územní rezervu změnit na koridor/plochu, který umožní realizaci uvedeného účelu nebo územní rezervu vypustit. Aktualizace ZÚR probíhá stejným procesem jako pořízení vlastních ZÚR, tj. za účasti veřejnosti ve všech jeho fázích (zadání, společné jednání, veřejné projednání a vydání). O příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám" – viz výše u bodu 5 připomínky.

K požadavku na *plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční a železniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace*… uvádíme následující: V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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. Právě z těchto důvodů je potřebné provést vyhodnocení v měřítku podrobnějším, než jsou Zásady územního rozvoje.

Proti názoru, že cituji: *„Protože územní rezervy nevyžadují plné posouzení či vyhodnocení, považujeme postup Krajského úřadu za podvodné jednání."* se důrazně ohrazujeme. Postup je naopak zvolen proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území.

K posuzování vlivů považujeme za důvodné upřesnit, že 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 (zejména kap. A .6 SEA a příloha 2 „Hodnocení záměrů“ SEA).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8 uvádíme:

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj posoudilo v části SEA předloženou koncepci a záměry v ní obsažené. Posouzení v části SEA závěrem konstatuje, že *„Potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK.“* Dále, že z hlediska vlivů na EVL a PO dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů (ZOOK) předložená koncepce ZÚR JMK nemá významný negativní vliv na celistvost evropsky významných lokality a ptačích oblastí (negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOOK). Skutečnost, že souběžně probíhá povolovací řízení v úrovni projektové EIA je možná a v praxi běžná.

Nelze tedy zaměňovat projektovou EIA vážící se již ke konkrétním navrhovaným parametrům stavby se strategickým posuzováním SEA v úrovni koncepčního posuzování.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**035**	Datum	05.05.2015	Č. j.	54958/2015
Jméno	MUDr. Radovan Válek, starosta				
Právnická osoba	**Město Bučovice**				
Obec / sídlo	Jiráskova 502, 685 01 Bučovice				
Téma					
Téma – jiné	Vyjádření k plánované trase obchvatu Brankovic, Malínek a Kožušic na trase I/50				

Připomínka

Vyjádření k plánované trase obchvatu Brankovic, Malínek a Kožušic na trase I/50

Vážená paní vedoucí,

dovoluji si tímto způsobem využít možnosti vyjádřit se k možnému obchvatu Brankovic Malínek a Kožušic.

Z pohledu dlouhodobého rozvoje východní části ORP Bučovice (katastry výše zmíněných obcí) považuji za nejlepší variantu vedení nejjižnějším směrem, jelikož obchvátí všechny tři obce mimo jejich intravilány. Důvodem je především dostupnost průmyslové zóny Brankovice pro občany obcí Střílky a Koryčany a zklidnění silničního provozu v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice.

Střední jižní varianta (obchvat Brankovice-Malínky) se nejeví z pohledu dlouhodobého rozvoje obcí jako smysluplné řešení, protože neumožňuje vyvedení dopravy z intravilánu Kožušic a je zároveň překážkou pro napojení Koryčan a Střílek na silnici I/50. Přestože Koryčany a Střílky jsou ve Zlínském kraji, je logické z hlediska jejich geografického umístění a poměrně vysoké nezaměstnanosti jejich napojení silnicí I/50 na infrastrukturu jihomoravského kraje.

Žádám Vás, abyste tyto výše zmíněné důvody zohlednili ve zpracování trasy obchvatu v rámci zásad územního rozvoje kraje.

Děkuji a jsem s pozdravem

MUDr. Radovan Válek

starosta města

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Argumenty uváděné v připomínce (varianta „Jih“ zajistí zklidnění silničního provozu v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice, varianta „Střed“ naopak neumožňuje vyvedení dopravy z intravilánu Kožušic a je zároveň překážkou pro napojení Koryčan a Střílek na silnici I/50), upřednostňující variantu „Jih“ oproti variantě „Střed“, jsou již zohledněny ve vyhodnocení variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. I při zohlednění těchto aspektů v rámci studie byly zpracovatelem vyhodnoceny obě varianty jako srovnatelné; pořizovatel ZÚR JMK proto dospěl k výše uvedenému závěru – budou **ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**036**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55009/2015
Jméno	Ing. Vlastimil Gabrhel, starosta				
Právnická osoba	**Město Znojmo**				
Obec / sídlo	Obroková 10/12, 669 22 Znojmo				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné	Připomínka města Znojma k návrhu ZÚR JMK				

Připomínka

Připomínka města Znojma k návrhu ZÚR JMK

S pověřením starosty Ing. Vlastimila Gabrhela vám zasíláme připomínku města Znojma k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

Rada města Znojma se na svém jednání dne 13.4.2015 zabývala návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a uplatňuje podle § 37 odst. 4 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) k návrhu ZÚR JMK následující připomínku:

Město Znojmo nesouhlasí se způsobem, jakým je v grafické části ZÚR znázorněn koridor pro přeložku silnice I/38 a požaduje, aby byla z „Výkresu ploch a koridorů včetně ÚSES" čitelná celá trasa obchvatu obdobně, jak je tomu v případě Lechovic.

Odůvodnění:

Řešení dopravních koridorů pro umístění přeložky I/38 v grafické části návrhu působí nelogicky: do severozápadní části území ústí koridor DS07, je ukončen u plánované mimoúrovňové křižovatky u Kasáren, další koridor DS08 začíná na ulici Kuchařovické u realizované části obchvatu a pokračuje přes k. ú. Dobšice směrem na Načeratický kopec a dál na jih. Přerušený úsek je podkreslen pouze v části realizované stavby v k. ú. Dobšice, další linie, která by vyjadřovala propojení obou koridorů, ve výkrese zakreslena není. Pokud bylo záměrem projektanta nekreslit do ZÚR koridory staveb, pro které je vydáno stavební povolení, měl být obdobně zakreslen i koridor pro obchvat Lechovic. Tam ale koridor přerušen není. Pro laickou veřejnost je takový způsob grafického vyjádření nepřehledný.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK vymezují koridory pro záměry a stanoví požadavky na jejich využití včetně vymezení veřejně prospěšné stavby.

Stavba obchvatu Znojma je v pokročilém stádiu příprav. Jeden úsek je již zrealizován a na další úseky bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení. Pominul tedy důvod vymezení těchto úseků v návrhu ZÚR JMK.

Grafická část ZÚR JMK bude sjednocena v tom smyslu, že obchvat Lechovic, na který bylo vydáno pravomocné stavební povolení, nebude v návrhu ZÚR JMK zakreslován. V grafické části návrhu ZÚR JMK bude jako jev informativní zakreslen již realizovaný úsek obchvatu Znojma.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**037**	Datum	25.03.2015	Č. j.	57023/15
Jméno	PhDr. Michael Straka				
Právnická osoba	**Sportovně střelecký klub ČSAD Znojmo**				
Obec / sídlo	Brněnská 308, 671 82 Dobšice				
Téma	jiné				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: Námitky, připomínky, podněty a požadavky ke tvorbě ZÚR JMK

(Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje)

Střelnice Sportovně střeleckého klubu ČSAD Znojmo je situována na parcelách v katastrálním území 628123 Dobšice u Znojma, parcelní čísla 768/2, 768/12, 768/13 a 768/14.

Při provozu střelnice občas dochází ke zvýšení hladiny hluku nad hladinu hluku způsobenou provozem na silnici

I. třídy Dobšice u Znojma – směr Lechovice.

Náš Sportovně střelecký klub požaduje v zákonné lhůtě (do 7.5.2015), aby při stanovení a tvorbě ZÚR JMK bylo vymezeno ochranné pásmo kolem střelnice.

Podle platné legislativy je Stavební úřad povinen, v případě podání žádosti o Územní rozhodnutí a následně o Stavební povolení, toto sdělení akceptovat, nechat provést příslušná měření a do vzdálenosti určené hygienickými limity nepovolit žádnou stavbu!! (Přesněji řečeno takové stavby, kde by bylo nadlimitní zvýšení hlukové zátěže v rozporu se Zákonem o zdraví lidu).

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nemůže vyhovět požadavku Sportovně střeleckého klubu ČSAD Znojmo na vymezení ochranného pásma střelnice situované v k. ú. Dobšice u Znojma, neboť není příslušný k vymezování ochranných pásem jednotlivých staveb v ZÚR JMK.

Zásady územního rozvoje stanovují koncepci územního rozvoje kraje, obsahují zejména plochy a koridory pro infrastrukturu nadmístního významu.

S požadavkem na vymezení ochranného pásma střelnice se prosím obraťte na příslušný stavební úřad, kterým je pro Dobšice u Znojma Městský úřad Znojmo, odbor výstavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**038**	Datum	05.05.2015	Č. j.	57024/2015
Jméno	**anonymiziváno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Námitky, připomínky, podněty a požadavky ke tvorbě ZÚR JMK. (Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje)

Dne 24.4.2015 byl v novinách Znojemský deník zveřejněn letecký snímek s nadpisem ŘEZ KRAJINOU. Na snímku je zcela zřejmý pohled na Obchvat Znojma stavba 1 nebo podle současné terminologie **dopraví infrastruktura – napojení silnice II/413 na silnici I/38, Znojmo, Dobšice u Znojma**. (více v dokladech Kraj. Úřadu Č. J. JMK 84140/2012 Sp.zn.S-JMK 84140/2012 OÚPSŘ ze dne 28.2.2013) Na leteckém snímku je evidentní, že silnice vede zastavěnou oblastí. Z fotografie není zřejmé, které stavby jsou určeny k trvalému bydlení a které jsou určeny k rekreaci. Nicméně zástavba v trase obchvatu je značná. Nutno konstatovat že k výše označené stavbě silnice neexistují žádné pravomocné doklady. ZÚR – se právě tvoří, UP Znojma – v koridorech nadmístních komunikací je neplatný, UR-ve stadiu tvorby, EIA z roku 1994 je neplatný dokument a od 1.4.2015 platí nové zásady pro EIA.

Podle mého názoru by obchvat zničil oblast ideální k bytové výstavbě. Je nutné si uvědomit, že Znojmo se může rozrůstat pouze směrem na Křivánky a směrem k fotografované části území. Zdůvodnění: V blízkém údolí je hlavní kanalizační řád, který prakticky kopíruje potok Leska. Rozvoj zástavby směrem Oblekovice je sice možný, ale jedná se (V této lokalitě) o riziko záplav a vzdálenost do středu města narůstá. Rozvoj směrem Kraví hora je nemožný – je to chráněná krajinná oblast. Rozvoj směrem Přímětice je problematický, v této lokalitě je průmyslová zóna Krystalpark a již současný provoz f. Pegas zatěžuje obyvatele Přímětic hlukem a polétavým prachem.

Podle mého názoru by se měla uvedená oblast + Křivánky vyčlenit na perspektivní bytovou zástavbu.

Vyhodnocení připomínky

Záměr stavby obchvatu Znojma je vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma ani ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: „*Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územněplánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územněplánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územněplánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení.*“

A v článku [419] výše uvedeného rozsudku je uvedeno cit.: „*Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*“

ZÚR JMK vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu. V souladu § 36 odst. 3) stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu. Možnosti rozvoje bydlení řeší územní plány jednotlivých obcí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**039**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55136/15
Jméno	Ing. Květoslav Pazourek předseda				
Právnická osoba	**Spolek Spokojené Díly**				
Obec / sídlo	Foglarova 1817, Kuřim 664 34				
Téma	Jiné/silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Zmocnění zástupce veřejnosti k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizování ZÚR JMK.

Dle ustanovení § 23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům. Zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje.“*

Dle ustanovení § 23 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *Zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo*

obyvatel podle zvláštních právních předpisů 15), kteří uplatňují věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinu, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podání námitky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námitky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá."

Podle zákona tedy k předmětnému zmocnění stačí podání shodné připomínky zákonem určeným počtem občanů. Toto podání shodné připomínky je doloženo přiloženými 24 podpisovými archy s 421 podpisy občanů Jihomoravského kraje, které jsou přiloženy k tomuto podání.

Zmocnění zástupce veřejnosti ke všem úkonům ve smyslu stavebního zákona tedy nabylo právní účinnosti těmito podpisy občanů a toto podání prokazatelně informuje Vás jako pořizovatele ZÚR JMK o této skutečnosti.

Podle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Veřejnost může být při pořizování **návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti."*

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem tedy nabyl práva účastnit se *při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto a v této chvíli, abyste mne jako pořizovatel územně plánovací dokumentace, specificky ZÚR JMK, **neprodleně, nejpozději však do 7 dnů**, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání učinit pro pořízení Návrhu ZÚR a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem Návrhu ZÚR a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání s dotčenými orgány státní správy, s MMR jako orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (obce a města, kraj, poslanci a senátoři).

Dále **požaduji,** abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu ZÚR , a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. § 23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Věc: **Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřími a zmocnění zástupce veřejnosti**

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon"), kterým je

spolek Spokojené Díly, IČ: 22672818, zastoupený Květoslavem Pazourkem – předsedou, Foglarova 1817, Kuřim 664 34

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí. **Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:**

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za

Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. XXXX/X, XXXX/X, XXXX/X, XXXX, XXXX, 3534/1, 3535 a 3536 v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH

nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního

zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii

(http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani

v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu

„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …“ a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu „*K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup

pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

Shora uvedený výklad nikterak nezpochybňuje právo fyzické osoby, jež je zároveň zástupcem veřejnosti, na přístup k informacím podle jiných právních předpisů. Podle zákona č. 106/1999 Sb. si každý, včetně zástupce veřejnosti, může vyžádat informace o pořizování Návrhu ZÚR JMK. Uplatňování práva na přístup k informacím nicméně nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování zásad územního rozvoje.

K připomínkám obecně:

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie" (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy" rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD", mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vypořádání připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje" (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu

ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu

uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vypořádání připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vypořádání připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**040**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55187/2015
Jméno	Bohuslav Klouda, starosta				
Právnická osoba	**Obec Rudlice**				
Obec / sídlo	Rudlice 36, 671 53 p. Jevišovice				
Téma	Vodní hospodářství				
Téma – jiné	LAPV				

Připomínka

dne 31. 3. 2015 Zastupitelstvo obce (ZO) v usnesení č. 4/2015 projednalo návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území se závěrem:

ZO doporučuje podat připomínku proti zařazení vybudování LAPVR 05 Plavec (Rudlice,-Vevčice).

Na základě výše uvedeného Vás žádáme o vyřazení LAPVR 05 PLAVEC (Rudlice, Vevčice) z návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Vyhodnocení připomínky

Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému.

V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území, (dále také „Generel LAPV"). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit lokality LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody
b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti
c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje
d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území
e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)
f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV
g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Plaveč je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Jevišovka jako plocha územní rezervy LAPVR 05. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako vodní zdroj pro povodí Jevišovky s malou vodností toků. Víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu a v součinnosti s VD Jevišovice a VD Výrovice, by v případě výraznějších nepříznivých projevů klimatické změny mohl nadlepšovat minimální průtoky pro zajištění nezbytných ekologických funkcí dolního úseku Jevišovky. Její zařazení v kategorii B znamená, že jde o území, které je svou polohou a parametry vhodné pro akumulaci za účelem protipovodňové ochrany, pokrytí požadavků na odběry vody a nadlepšování průtoků (zabezpečení ekologických průtoků ve vodních tocích). Území bude přezkoumáváno v šestiletém cyklu v návaznosti na zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

„Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovil podmínky využití území *„V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:*

a) nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,
b) změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného

nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

c) staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky zvláštních a nebezpečných odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).

Smyslem výše uvedených podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K nesouhlasu obce Rudlice se zařazením lokality LAPV Plaveč do návrhu ZÚR JMK uvádíme vyjádření MZe:

Ministerstvo zemědělství, jako dotčený vodoprávní úřad uplatňující aplikaci Generelu LAPV do ZÚR podle § 108 odst. 2 vodního zákona, souhlasí s výše uvedenými důvody a připomínce, která se vztahuje k vymezení územní rezervy LAPVR 05 pro lokalitu Plaveč v návrhu ZÚR JMK, doporučuje nevyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**041**, **048**	Datum	04.05.2015 06.05.2015	Č. j.	27281/2015 55657/2015
Jméno	Marcela Nešetřilová starostka				
Právnická osoba	**Obec Milonice**				
Obec / sídlo	Milonice 59, 679 22				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: Připomínky Obce Milonice, okres Blansko k návrhu Zásad územního rozvoje JMK a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území zveřejněnému dne 23.3.2015.

Správní území obce Milonice je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno koridorem veřejné dopravní infrastruktury:

I. **DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice**

- **DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP“**, vedení koridoru: MÚK Kuřim-východ – Újezd u Černé Hory – MÚK Lysice.

- Šířka koridoru:

o 400 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota, Újezd u Černé Hory;

o minimálně 250 m.

- Plocha MÚK Kuřim-východ (kolektorová MÚK):

o plocha vymezená obalovou křivkou dvou kružnic o poloměru 300m

- Plocha MÚK Lysice:

o kruh o poloměru 400 m

Obec Milonice nesouhlasí s vymezením koridoru DS01-C, tj. s vedením kondoru rychlostní silnice R43 ve

variantě zvané „Optimalizovaná MŽP“.

Souhlasíme pouze s variantou „Německou“ (DS01-A). Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C) je pro nás absolutně nepřijatelná, neboť je z hlediska polohy obce Milonice nevhodná. Trasa likviduje lesní plochy v lokalitách Pod Klučeninami a Občiny, přičemž v těchto místech musí překonávat výrazné terénní nerovnosti a nadto ohrožuje i OP 2a a 2b významný vodní zdroj v její blízkosti. Varianta DS01-C by ani příliš nepřispěla ke zlepšení celkové dopravní situace v úseku Kuřím – Černá Hora. V případě varianty C je nutné trasu navíc koordinovat s koridorem vedení VVTL plynovodu TEP05, který je trasován jihovýchodně od zastavěného území obce Újezd u Černé Hory. Obec Milonice s variantou (DS01-C) nepočítá v platném územním plánu (účinnost 30.12.2012).

Varianta koridoru R43 DS01-C je jednou ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodněni návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve variantě DS01-A, zvané „Německá“ a DS01-B, zvané „Malhostovická“. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kriterií a podmínek pro rozhodování o změnách využiti území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnoceni vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: …. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty **poměrně malé rozdíly**. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru **zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria**.“ Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: *„Na základě celkového porovnáni variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Z* ***hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá“.***

Souhlasíme se závěrem projektanta, který jako vhodnější k realizaci **doporučuje variantu „Německou“**.

Nelze přehlédnout skutečnosti, že obce Malhostovice i Drásov s variantou „Německou“ souhlasí a ve svých územních plánech s ní již dlouhou dobu počítají.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s§ 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Plně se ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby vybral variantu DS01-A, a aby varianty DS01-B a DS01-C byly z návrhu ZÚR JMK vyřazeny.**

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Milonice proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Optimalizovaná MŽP“ prezentované v připomínce a týkající se zejména přírodních hodnot území, konfigurace terénu a pochybností o dopravní účinnosti trasy v úseku Kuřim – Černá Hora.

Pořizovatel podotýká, že platné územní plány jednotlivých obcí nejsou pro pořizování ZÚR závazné; naopak platí (dle § 54 stavebního zákona), že je obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Je však třeba uvést, že ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují stávající zastavěná a územními plány vymezená zastavitelná území obcí.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na přírodu v jejich okolí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová

doprava). Část aspektů uvedených v podání obce Milonice tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím (u varianty „Optimalizované“ v tabulce jmenovitě uvedeno i OP vodního zdroje a využití terénního reliéfu).

K postoji obcí Drásov a Malhostovice ve věci silnice R43 uvádíme, že městys Drásov v aktuálně uplatněném podání *„nepodporuje trasování rychlostní komunikace R43 v těsné blízkosti městyse“* a obec Malhostovice *„naprosto zásadním způsobem nesouhlasí s variantou trasování pojmenovanou jako „Malhostovická“*.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Co se týče koordinace záměru s vedením VVTL plynovodu TEP5, koexistence obou záměrů v území není principiálně vyloučena (a to i s ohledem na charakter plynovodu jako podzemní liniové stavby), konkrétní podmínky však bude účelné řešit až po výběru varianty R43 a zpřesnění územních nároků pro umístění VVTL plynovodu podrobnějšími dokumentacemi.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**042**	Datum	04.05.2015	Č. j.	55250/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: připomínka k obchvatu za 8 spolupodílníků pozemku č. xxx k. ú. Bedřichovice

Vážení,

požadujeme tímto odsunutí plánovaného obchvatu od plánované výstavby rodinných domků na našem pozemku č. xxx k. ú. Bedřichovice a to až k dálnici D1. Aby zůstal současný územní plán města Šlapanice v této lokalitě tak, jak je nyní v ÚP, to je beze změny!

Důvod: hluk, znečištění životního prostředí a vzduchu.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel podle údajů uvedených v připomínce (pozemek č. parc. xxx k. ú. Bedřichovice) prověřil dotčenost pozemku obchvatem Slatiny a zjistil, že návrhem ZÚR JMK vymezený **koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat** uvedený pozemek přímo nezasahuje, nebrání tedy využití pozemku dle platného Územního plánu sídelního útvaru Šlapanice.

K záměru obchvatu Slatiny pořizovatel uvádí, že vychází z dokumentací Územně analytické podklady Jihomoravského kraje, aktualizace 2013 (ÚAP JMK), a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován; proto byl jako záměr dotýkající se území dvou sídel vymezen v návrhu ZÚR JMK. Úkolem ochvatu je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové*

studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286. Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V **návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.**

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**043**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55276/2015
Jméno	Ing. Anežka Neužilová				
Právnická osoba	**Obec Kožušice**				
Obec / sídlo	Kožušice 97, 683 33 Nesovice				
Téma	Doprava				
Téma – jiné	Připomínka k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínka

Obec Kožušice podává připomínku k návrhu RDS14-A-I/50 Brankovice-Kožušice, obchvat – Varianta střed s tímto odůvodněním:

Varianta střed:

- zcela zamezí obecně stanoveným požadavkům na rozvoj obce znemožněním zastavitelnosti území v jediném místě vhodném pro rodinnou výstavbu, obec je ze 3 stran obklopena silně kopcovitým terénem, toto jediné vhodné místo ve spojení s navazujícím ekologicky významným celkem lesního útvaru Strabišov, prvku soustavy NATURA 2000, vytváří území pro klidné bydlení, rekreaci, pěší i cykloturistiku a to v návaznosti na širší vztahy v území
- je vedena souběžně v těsné blízkosti stávající komunikace 1/50, území je zemědělsky využíváno a realizací této varianty dojde ke značné fragmentaci území znehodnocením stávající kvalitní zemědělské půdy v údolní nivě či k nárůstu množství neobdělávatelných pozemků
- vyvolává podstatné konflikty z hlediska environmentální problematiky v území – např. zásah do údolí Litavy
- vedením trasy obchvatu ve formě zářezu ve svahu u obce dojde k výraznému zhoršení veřejného zdraví a podmínek pro bydlení – zvýšený hluk údolí propojující život obcí Kožušice-Malínky – Brankovic má být zachováno pro další generace pro sportovní činnost / cyklotrasy, cyklostezky, pěší turistika/ nikoli pro průtah kamionové dopravy na Slovensko, výrazné navýšení emisí, imisí a prachu zhorší zdravotní stav obyvatel, inverzní oblast kolem vodohospodářsky významného toku Litava koncentruje zdraví škodlivé látky a zhoršuje ovzduší
- neřeší napojení města Koryčany na budoucí obchvat, jižní varianta má do budoucna obrovský význam pro město Koryčany a jeho okolí z hlediska dopravní dostupnosti na Brno – doprava již nebude vedena přes obce Mouchnice, Nemotice a Snovídky,
- varianta střed se kříží s regionálním biokoridorem v blízkosti se současnou 1/50 a tím vytváří nebezpečí synergického působení obou komunikací jako bariéry v území
- varianta střed prochází významným vyhlídkovým bodem s výhledem na obce a do krajiny, toto místo bude kaskádou mostů zcela zničeno

- veřejná doprava na hranicích Jihomoravského a Zlínského kraje je nefunkční, jižní varianta umožňuje zlepšení veřejné dopravy v území, propojení IDS Jihomoravského a Zlínského kraje přinese obyvatelům zlepšení dojížďky do zaměstnání a do škol a přinese nové možnosti pro obyvatele území na hranicích krajů
- každý má právo žít v prostředí, kde nejsou překračovány limity negativních vlivů na veřejné zdraví, zároveň je však nutno preferovat řešení směřující ke snížení negativních vlivů tam, kde jsou dnes již stanovené limity negativních vlivů na veřejné zdraví překračovány a současně zvolit takové řešení, které nevyvolá překročení negativních vlivů významných pro veřejné zdraví v jiném území

Vzhledem k výše uvedenému, žádáme o zrušení varianty střed a podpoření varianty jih.

S pozdravem

Ing. Anežka Neužilová, starostka obce

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Argumenty uváděné v připomínce obce a směřující proti variantě „Střed“ jsou již zohledněny ve vyhodnocení variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. I při zohlednění těchto aspektů v rámci studie byly zpracovatelem vyhodnoceny obě varianty jako srovnatelné; pořizovatel ZÚR JMK proto dospěl k výše uvedenému závěru – budou **ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká negativních vlivů na veřejné zdraví a podmínky pro bydlení, je nutno uvést, že součástí územní studie je rovněž Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí. V něm je předložena komplexní charakteristika a hodnocení vlivů jednotlivých variant obchvatů na obyvatelstvo a na životní prostředí.

Z výsledků vyhodnocení vyplývá, že z hlediska ochrany kvality ovzduší a z hlediska hlukové zátěže je celkově nejpříznivější varianta „Jih“, jejíž trasování se výrazně odklání od obytné zástavby dotčených obcí. Všechny tři výhledové varianty však přinesou zklidnění dopravy v centru dotčených obcí při komunikaci I/50 a snížení hladiny akustického tlaku.

Z pohledu environmentálních aspektů je patrné, že všechny aktivní varianty obchvatů znamenají jistý zásah do životního prostředí. Na základě hodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí byla varianta „Střed“ vyhodnocena jako varianta znamenající nejmenší negativa, přičemž znamená odpovídající minimalizaci zásahu v údolí Litavy (zásah do záplavového území a aktivní zóny záplavového území pouze okrajový, nedochází ke křížení Litavy) i odpovídající minimalizaci zásahu do krajiny (je zachováno jisté přimknutí varianty k zástavbě dotčených obcí a k trase I/50).

Dle celkového závěru Vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí varianta obchvatu „Střed“ znamená zlepšení dopravní situace podél stávající I/50 v obcích Brankovice, Malínky a Kožušice (se všemi jejími důsledky), přičemž nebude znamenat zásadní negativní vlivy na některou z hodnocených složek životního prostředí. **Varianta „Střed“ je přesto touto analýzou vyhodnocena jako nejméně negativní ze všech aktivních variant**, neboť vykazuje nejmenší negativa z pohledu jednotlivých environmentálních aspektů a řeší problémovou dopravní situaci podél stávající I/50. S ohledem na požadavek části dotčených obcí podporujících realizaci varianty „Jih“ není možné zcela vyloučit ani možnost realizace této varianty, byť by to znamenalo významnější environmentální negativa, zejména z pohledu ochrany krajinného rázu. Proto **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**044**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55318/15
Jméno	Květoslav Pazourek předseda				
Právnická osoba	**Spolek „ Spokojené Díly“**				
Obec / sídlo	Foglarova 1817,664 34 Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi v podobě územní rezervy

Spolek Spokojené Díly, IČ: 22672818, zastoupený Květoslavem Pazourkem – předsedou, Foglarova 1817, Kuřim 664 34, uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících

živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. XXXX/X, XXXX/X, XXXX/X, XXXX, XXXX, 3534/1, 3535 a 3536 v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně

dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž její výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno

ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižního varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43

a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní

prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak

v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vypořádání připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**045**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55433/2015
Jméno	anonymizováno				
Právnická osoba	**zastoupeni AK Šikola a partneři**				
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínky

Jako vlastníci níže uvedených pozemků, nacházejících se na území obce Hlubočany, k. ú. Hlubočany, a obce Rostěnice-Zvonovice, k. ú. Zvonovice a dotčených návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR“) podávají podatelé v souladu s ustanovením § 37 odst. 4 stavebního zákona následující připomínky k návrhu ZÚR, zveřejněnému dne 23. 3. 2015:

I. K územní rezervě pro koridor vysokorychlostní trati RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)

Návrh ZÚR vymezuje územní rezervu pro prověření možnosti budoucího využití a umístění koridorů vysokorychlostní dopravy VR1, mj. vysokorychlostní trati RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) (viz kapitolu D.4.1 textové části návrhu ZÚR, bod (290), resp. část 1.2 Grafické části návrhu – Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability).

Územní rezerva pro vysokorychlostní trať má být dle návrhu ZÚR vymezena mimo jiné na pozemcích podatelů, a to konkrétně na pozemcích podatele 1) pare. č. xxxx a xxxx v k. ú. Hlubočany a pare. č. xxx, k. ú. Zvonovice, a na pozemcích ve spoluvlastnictví obou podatelů pare. č. xxxx a xxxx v k.ú Hlubočany.

Toto vymezení by proto představovalo vážný zásah do vlastnických práv podatelů. Vymezením uvedené územní rezervy v ZÚR by došlo k „zablokování“ možného využití pozemků podatelů podle jejich záměrů, včetně jejich možného využití k zemědělskému nebo jinému podnikání.

S vymezením územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) v ZÚR proto podatelé nesouhlasí, a to z následujících konkrétních důvodů:

1. Nesplnění požadavků vyplývajících z PÚR

Politika územního rozvoje České republiky, 2008, ve znění Aktualizace č. 1[1] (dále jen „PÚR“) vymezuje záměr koridoru VR1, jehož součástí má být i úsek Brno – Ostrava v bodu 83. PÚR v této části stanovuje ve vztahu k záměru VR1 jednak úkoly pro územní plánování, jednak úkoly pro Ministerstvo dopravy, příp. jiné ústřední správní úřady.

Ve vztahu k Ministerstvu dopravy a ústředním správním úřadům PÚR uvádí úkol: ***„...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT,*** *včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.“* *V* rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) uvádí úkol: ***„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.*** *Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR-Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno-(Přerov)-Ostrava-hranice ČR / Polsko, Brno-Vranovice-Břeclav-hranice ČR“* (zvýrazněno podateli).

Z této části PÚR tedy podle podatelů jednoznačně vyplývá, že postup při vymezování koridoru VR1, či případných územních rezerv s ním souvisejících, musí být následující: nejprve je nutné, aby ministerstvo prověřilo reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT či územních rezerv na úrovni jednotlivých krajů v jejich ZÚR.

Z či. 83 PÚR ČR 2008 tedy vyplývá, že nejprve, před vymezováním koridorů pro záměr VRT v územně plánovací dokumentaci, a to i ve formě územních rezerv, musí být prověřena reálnost a účelnost územní ochrany. Návrh ZÚR však neobsahuje odkaz na žádné podklady ani žádné konkrétní údaje, které by jakékoli prověření uvedených aspektů záměru VRT potvrzovaly

Pokud se však celý záměr nachází teprve ve stádiu, kdy ústředními orgány není prověřeno a rozhodnuto, jestli je záměr VRT reálný, účelný a za jakých podmínek má být případně realizován, pak nejsou podklady dopracovány do stavu, který by opravňoval vymezení územní rezervy pro tento záměr v zásadách územního rozvoje, jestliže není splněna tato podmínka, nelze s ohledem na požadavky na racionalitu a minimalizaci, tedy proporcionalitu zásahu do soukromého vlastnictví (ústavně chráněného či. 11 Listiny) přistoupit k omezení

vlastnických práv vymezením územní rezervy v územně plánovací dokumentaci, tedy ani v ZÚR.

[1] Dostupná z: http://www.mmr.cz/getmedia/6dce67cf-7bfd-49bf-a0f5-537bb8e99702/V_Srovnavaci_text.pdf?ext=.pdf

V této souvislosti podatelé odkazují na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009-59, v němž se mimo jiné uvádí, že *„Závaznost v politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. ...Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný."*

Z těchto důvodů jsou podatelé přesvědčeni, že pokud nebyla reálnost a účelnost záměru VRT doposud prověřena Ministerstvem dopravy, případně dalšími ústředními orgány, jak vyžaduje PÚR, nemůže dojít k vymezení územních rezerv pro tento záměr na úrovni ZÚR.

2. Věcná neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro koridor VRT a rozpor jejího vymezení s požadavkem proporcionality zásahu do práv navrhovatelů

Podle § 36 zákona stavebního zákona jsou jako „územní rezerva" vymezovány plochy a koridory, u nichž má dojít k prověření možnosti jejich budoucího využití. Územní rezerva po dobu své platnosti fakticky „blokuje" využití území (srov. znění § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž *„V územní rezervě jsou zakázány změny v území ..., které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit").* Současně pak po dobu trvání územní rezervy dotčeným vlastníkům neustále hrozí změna územně plánovací dokumentace a následná realizace prověřovaného využití. Svou povahou se tak územní rezerva podobá stavební uzávěře.

K povaze územní rezervy (a to přímo pro účely VRT) se vyjádřil **Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 Aos 3/2012 – 36.** Jako podstatné znaky územní rezervy soud shledal účel prověření budoucího využití, resp. blokace pro tento účel, omezení práv vlastníků a dočasnost. Nejvyšší správní soud konstatoval: ***„Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Ačkoliv nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. Právě na tento požadavek je nutno klást veliký důraz. Samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím proto bude vhodné dané území „blokovat" do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace. V případě dlouhodobého bezdůvodného ponechávání území v kategorii územní rezervy by však již byla situace zcela jiná, neboť by musel být zřejmý pádný důvod, proč dosud nebylo území prověřeno."*** Ktomu srov. rovněž Metodiku k navrhování územních rezerv a rozhodování podle nich Ústavu územního rozvoje, resp. Ministerstva pro místní rozvoj z prosince 2011: *„Vymezení plochy územní rezervy má důsledky částečně srovnatelné s vydáním územního opatření o stavební uzávěře."*[2]

[2] Dostupné na http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/konzultacni-stredisko/stanoviska-a-metodiky/uzemne-planovaci-dokumentace/ZMetodika-uzemni-rezervy-IS-IZ-2011.pdf

Vymezením uvedené územní rezervy by došlo k „zablokování" možného budoucího využití pozemků podatelů, a to v dlouhodobé perspektivě včetně jejich využití k zemědělskému nebo jinému podnikání. Již samotným vymezením územní rezervy by například došlo ke znemožnění jakýchkoliv staveb pro zemědělství na jejich výše uvedených pozemcích, jakož i k zásadnímu snížení jejich kupní (tržní) ceny, resp. k jejich naprosté „neprodejnosti", a rovněž k zásadnímu omezení možnosti pozemky se ziskem pronajmout, a to zejména dlouhodobě. Tím by došlo k omezení jak vlastnického práva podatelů, tak jejich práva na svobodné podnikání.

Z hlediska zákonnosti a proporcionality zamýšleného vymezení předmětné územní rezervy RDZ03 pro koridor VRT je přitom zejména podstatné, že by zcela evidentně nebyl naplněn zákonný znak její dočasnosti, resp.

přiměřené dočasnosti. Realizace záměru VRT je totiž v dohledné budoucnosti krajně nepravděpodobná, jelikož, jak již bylo zmíněno v předchozí části, musí dojít nejprve k prověření reálnosti a účelnosti záměru VRT ze strany Ministerstva dopravy a dalších ústředních orgánů. Důsledkem vymezení územní rezervy pro VRT by tedy bylo mnohaleté zablokování pozemků podatelů, a to kvůli záměru, o němž zatím není vůbec jisté, jestli je jeho provedení reálné a účelné.

Dále podatelé namítají, že na území obce Hlubočany proběhlo v řízení o komplexních pozemkových úpravách, ukončené v roce 2007. Rozhodnutím Ministerstva zemědělství ČR – Pozemkového úřadu Vyškov ze dne 23. 2. 2007, Čj. PÚ – 180/2004/RII bylo rozhodnuto o výměně nebo přechodu vlastnických práv v katastrálním území Hlubočany na základě schváleného návrhu komplexních pozemkových úprav. Za těchto okolností bylo podle názoru podatelů na místě, aby pozemky pro záměr VRT, pokud by měl být skutečně realizován, byly v rámci komplexních pozemkových úprav převedeny do vlastnictví státu, případně jiné veřejnoprávní instituce, a jejich původním vlastníkům aby byly převedeny do vlastnictví jiné odpovídající pozemky. Tím bylo možné předejít zásahu do práv dotčených vlastníků v důsledku následného vymezení koridoru pro záměr VRT v územně plánovací dokumentaci (a případně jeho budoucí realizací). K takovémuto postupu však nedošlo.

Ze všech uvedených důvodů jsou podatelé přesvědčeni, že vymezení koridoru územní rezervy RDZ03 pro záměr VRT a z něho plynoucí omezení jejich vlastnických práv, stejně jako práv ostatních dotčených vlastníků nemovitostí, by představovalo neopodstatněný, neakceptovatelný a neproporcionální zásah do těchto práv.

K podmínkám, za nichž lze zásahy do práv prostřednictvím regulace územně plánovací dokumentací označit za vyhovující principu proporcionality, se NSS podrobně vyjádřil v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120. NSS v tomto usnesení uvedl, že územní plán může představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek ve smyslu či. 11 Listiny základních práv a svobod. Zásahy do vlastnického práva, činěné prostřednictvím územně plánovací dokumentace, proto *„musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem as vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona."* Dále NSS konstatoval, že podmínkou zákonnosti územně plánovací dokumentace je, že *„...veškerá omezení vlastnických a jiných věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu)".*

Vymezení územní rezervy RDZ03 pro koridor VRT by podle přesvědčení podatelů těmto základním kritériím „testu proporcionality" vyhovovat nemohlo, a to především z toho důvodu, že by nesplňovalo podmínku minimalizace zásahů. V současné situaci, kdy zřejmě neexistují žádné podklady, jež by dokládaly realizovatelnost záměru VRT, a to jak z hlediska splnitelnosti požadavků právních předpisů ve vazbě na konkrétní plánované umístění záměru v území, tak z ekonomického hlediska, totiž nemůže být naplněn požadavek, aby vymezení územní rezervy a s ním spojená omezení vlastnických práv trvalo co nejkratší dobu.

3. Reálnost a účelnost koridoru VRT

Jak již bylo zmíněno, z návrhu ZÚR ani z jeho odůvodnění žádným způsobem nevyplývá, že by již došlo k prověření reálnosti záměru VRT na celostátní úrovni nebo že by takové prověřování vůbec bylo zahájeno. Podklady dostupné podatelům naopak nasvědčují tomu, že zejména z ekonomického hlediska není záměr VRT reálný a proveditelný.

Podle technické studie, vypracované pro Ministerstvo dopravy firmou SUDOP v roce 2010[3], by mělo vybudování vysokorychlostní trati Praha – Brno stát cca 200 miliard Kč. V případě dalších úseků VRT lze předpokládat řádově obdobnou výši nezbytných finančních prostředků.

Podle veřejně dostupných informací[4] vyhlásila teprve v roce 2014 SŽDC veřejnou soutěž na zpracování studie příležitostí, která má „zhodnotit společenský zájem" na vybudování vysokorychlostních tratí v ČR. Teprve následně mají být zpracovány studie proveditelnosti jednotlivých záměrů (úseků) VRT. Další studie se má zabývat „problematikou zapojení uvažované výstavby rychlostních spojení do tuzemské legislativy a dalších předpisů, jako jsou normy a předpisy SŽDC." **Je tedy zřejmé, že prozatím není vůbec vyřešena ani otázka, zda**

v podmínkách ČR vůbec existuje zájem na realizaci vysokorychlostních tratí, ani možnost realizace těchto záměrů vzhledem k závazným podmínkám, vyplývajícím z platné legislativy.

Podatelé poukazují také na skutečnost, že výstavba VRT sice přináší výhody pro velká města, v nichž vlaky zastavují, ale naopak dále snižují atraktivitu menších obcí, které na nové trati zastávku nemají. Ekonomická aktivita se tak na jejich úkor ještě více koncentruje do metropolí.[5]

Z porovnání cen jízdného obvyklých u vysokorychlostních vlaků v zemích Evropské unie (například cesta rychlovlakem TGV ve Francii na vzdálenost 100 km stojí v přepočtu přibližně 500 a více Kč)[6] vyplývá, že by cesta vysokorychlostním vlakem stála zřejmě několikanásobně více, než jízda běžným vlakem, autobusem nebo osobním automobilem. Je otázkou, kolik cestujících by za těchto okolností vysokorychlostní trať skutečně využívalo a zda by tedy mohl

[3] Dostupná na http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno/

[4] Viz například článek zveřejněný na http://ekonomika.idnes.cz/studie-proveri-smysl-stavby-rychlodrah-v-cesku-f5b-/eko-doprava.aspx?c=A140602 183026 eko-doprava neh#utm source=sph.idnes&utm medium=richtext&utm content=clanek-box

[5] Viz například http://byznys.lidovky.cz/vysokorychlostni-zeleznice-se-vyplaceji-jen-zridka-f95-/statni-pokladna.aspx?c=A110904 202359 statni-pokladna sk nebo http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2013/09/VIZE-2030-Seidenglanz MU.pdf, str. 8,10 a 15.

[6] Viz http://www.vovages-sncf.com/ nebo http://www.eurostar.com/

být provoz VRT ekonomicky rentabilní. Z grafu publikovaného na str. 7 bulletinu železničního magazínu „Budování vysokorychlostního železničního systému v ČR“[7] vyplývá, že při ceně jízdenky vyšší než 500 Kč by vysokorychlostní vlak mezi Brnem a Prahou nevyužilo více než 5.000 cestujících. V takovémto případě by denní tržba provozovatele činila cca 2,5 – 3 miliony Kč (při ceně jízdného 1000 Kč pak 5 milionů Kč, pokud by se počet cestujících dále nesnížil). Jen náklady na výstavbu trati (viz výše) by se za naposledy předpokládané situace tedy z jízdného splácely cca 100 let, bez započtení dalších nákladů provozu, tedy zejména nákladů na pořízení vlakových souprav (desítky či stovky milionů EUR), platů personálu atd.

K tomu lze dále poukázat na případ zjevně neúspěšného projektu vysokorychlostní železnice FYRA v zemích Beneluxu, kde po více než pětiletém překročení doby plánované výstavby byl provoz železnice, zahájený v roce 2012, po několika měsících zastaven. Současně však došlo i ke zrušení provozu konvenčních vlaků na původní paralelní trase.[8]

V této souvislosti podatelé upozorňují na část odůvodnění návrhu aktualizace PÚR[9], týkající se výše citovaného bodu 83 PÚR (str. 14 odůvodnění), z nějž vyplývá že *„Rakousko ani Slovensko zatím neuvažují s vysokorychlostní dopravou na hranice s ČR, pouze s modernizací stávajících tratí“.*

V návaznosti na tuto skutečnost se v návrhu aktualizace PÚR navrhuje v rámci „důvodů vymezení“ záměrů VRT ve větě *„Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku“* nahradit slova *„především v SRN a případně v Rakousku“* slovy *„v zahraničí“.* Odůvodnění návrhu aktualizace k tomu uvádí, že *„žádná návaznost vysokorychlostních železnic na hranicích nebyla zjištěna“ a* tudíž PÚR v nově navrženém znění *„nespecifikuje, s jakým sousedním státem má být vysokorychlostní propojení realizováno“.* Je tedy jednak zřejmé, že i v sousedních státech není otázka reálnosti, potřebnosti a efektivity realizace projektů VRT vyřešena, resp. pravděpodobně o ní příslušné orgány těchto států spíše pochybují. To vše současně dále zpochybňuje smysl příprav těchto projektů v ČR.

Proto podle podatelů není důvodné, aby byla v ZÚR vymezena územní rezerva pro záměr VRT, a aby byl tímto způsobem na desítky let blokován rozvoj území dotčených obcí, a to tím spíše za situace, kdy účelnost a reálnost záměru, o nichž lze na základě uvedených podkladů pochybovat, nebyla doposud prověřena.

Zvýše uvedených důvodů požadují podatelé z návrhu ZÚR vypustit vymezení územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (–Ostrava).

[7] Dostupný na http://www.railvolution.net/czechraildays/2014/buletin2014.pdf

[8] Viz http://www.voxeurop.eu/cs/content/article/3304381-vysokorychlostni-fiasko-beneluxu, http://www.ft.eom/intl/cms/s/0/85caa660-cc66-11e2-9cf7-00144feab7de.htmltfaxzz3CFG1Y21Enebo http://www.lemonde.fr/idees/article/2012/12/25/la-malediction-du-train-benelux 1810226 3232.html

[9] http://www.mmr.cz/getmedia/54da78a9-1 c96-442c-a7e5-fb08f36afc0e/IV Oduvodneni.pdf

II. K nadregionálnímu biokoridoru K 134MH

Návrh ZÚR vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH (viz kapitolu D. 3 textové části návrhu ZÚR, bod (244), str. 104, resp. část I. 2 Grafické části návrhu – Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability), a to mj. na území obce Hlubočany na pozemcích podatele 1) pare. č. xxxx v k. ú. Hlubočany a na pozemcích ve spoluvlastnictví obou podatelů pare. č. xxxx a xxxx v k.ú Hlubočany.

Jako vlastníci dotčených pozemků podatelé nesouhlasí s tím, aby takto vymezený nadregionální biokoridor zasahoval na jejich pozemky, neboť by toto vymezení v takové podobě, jak je obsaženo v současném návrhu, nesplňovalo požadavek **proporcionality** regulace.

Při vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH v této podobě by totiž nebyl využit nejšetrnější ze způsobů, vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, jak požaduje judikatura NSS. Biokoridor bylo možné vést jinou trasou a vymezit jej převážně na pozemcích ve vlastnictví státu, kraje a obce Hlubočany a nezasahovat do práv vlastníků pozemků, přes které je navrhovaná trasa biokoridoru vymezena v návrhu ZÚR. Pokud by byl biokoridor vymezen podle současného návrhu, byla by práva podatelů a práva dalších vlastníků pozemků vdané lokalitě dotčena v míře větší, než nezbytně nutné.

V lokalitě, kde návrh ZÚR vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH, existuje již v současné době biokoridor řešený komplexními pozemkovými úpravami. V návrhu ZÚR je tento koridor oproti současnému stavu rozšířen.

V současnosti existující biokoridor je dle přesvědčení podatelů dostatečně široký a není třeba jej dále rozšiřovat. Pokud by však skutečně byly potřebné další plochy pro rozšíření biokoridoru, bylo možné je vyčlenit již při pozemkových úpravách tak, aby byly v maximální možné míře využity pozemky státu, kraje či obce. Jestliže při pozemkových úpravách nebylo takto postupováno, není možné rozšiřovat biokoridor na úkor vlastnických práv soukromých osob, a to v situaci, kdy už jsou vlastnické vztahy po pozemkových úpravách stabilizovány. Pozemky podatelů by tímto způsobem byly znehodnoceny a mimo jiné by se staly fakticky neprodejnými.

Z uvedených důvodů by bylo vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH v ZÚR nezákonné, věcně nepodložené a v rozporu s principem proporcionality by podatele omezovalo v jejich vlastnických právech, jakož i v právu na svobodné podnikání.

Podatelé proto požadují omezit šíři tohoto biokoridoru, případně nadregionální biokoridor K134MH z návrhu ZÚR zcela vypustit.

Vyhodnocení připomínek:

K části I. týkající se územní rezervy pro RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)

K bodu podání 1. uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava). ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 vymezený v PÚR ČR 2008 v článku (83). V PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen Aktualizace č. 1 PÚR ČR) došlo ke změně článku (83). Dle připomínky obce je vymezení územní rezervy pro záměr VRT neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné, a neodůvodněné. Dle podání Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (83) stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především *„ ...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vyhoření územních rezerv. „* Uvedený text je vytržen z kontextu, před citovaným textem je v části *úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady* uveden text: *„Prověřit vedení koridorů z Plzně na hranice ČR / SRN (v alternativě Regensburg nebo Nürnberg) a z Ostravy na hranice ČR / Polsko, možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN (–Dresden) se*

zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu." Až pak následuje text uvedený v připomínce. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky" se k článku (83), k části *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady*, konstatuje: *„V souladu s vymezením v textu byl přidán úkol prověřit směr koridoru z Ostravy na hranice ČR / Polsko, směr z Plzně na Regensburg nebo Nürnberg v SRN a možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu."* Z odůvodnění je tedy zřejmé, že text citovaný v připomínce se vztahuje k prověřování stanovených koridorů, nikoliv ke všem uvedeným VRT.

V připomínce se dále uvádí: V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: *„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady. Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR-Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava-hranice ČR / Polsko, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR"*. Podatel dovozuje, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. Podatelem citovaný text není přesný; citace *„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady"* se v článku (83) vůbec nevyskytuje, nevyskytuje se ani v části 7 *Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.* Text se vyskytuje pouze v článcích (123) a (124), které se ZÚR JMK vůbec nedotýkají. Uvedená podmínka se tedy k návrhu ZÚR JMK nevztahuje. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky" se k článku (83), k části *Úkoly pro územní plánování*, konstatuje: „*Zohledňují* (myšleno úkoly pro územní plánování) *čl. (78a) v návrhu aktualizace č. 1 PÚR ČR a stanovují pro příslušné ZÚR vymezení územní rezervy, případně vymezení koridorů v uvedených úsecích."* Z odůvodnění a z nového článku (78a) – *„V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury"* – naopak vyplývá, že v rámci územního plánování (tedy i pořizování ZÚR) je nutné zajistit vymezení pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury. V ZÚR JMK je tato podmínka plynoucí z Aktualizace č. 1 PÚR ČR pro koridory vysokorychlostní dopravy splněna tím, že jsou na základě dostupných podkladů vymezeny územní rezervy pro koridory VRT. Dle odůvodnění ZÚR JMK k bodům 290 – 291 textové části I. Návrh je jediná dosud platná koncepce VRT obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT" (SUDOP Praha, a. s., 2003), ta je podkladem pro vymezení územní rezervy RDZ03. Ve smyslu § 36 stavebního zákona budou u koridorů územních rezerv následně prověřovány jejich potřeby a plošné nároky.

Připomínka konstatující údajnou neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT nemá oporu v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, naopak Aktualizace č. 1 PÚR ČR lokalizaci vymezených záměrů dopravní infrastruktury v článku (87a) přímo vyžaduje.

K bodu podání 2. uvádíme:

Namítaná údajná věcná neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro koridor VRT není oprávněná. Jak vyplývá už z vyhodnocení předchozí připomínky, Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (87a) přímo vyžaduje lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury vymezených v politice územního rozvoje. Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území; proto nelze koridor územní rezervy pro záměr VRT z návrhu ZÚR JMK vypustit, neboť by následně nebyl v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Pokud se týká zásahu do vlastnických a dalších subjektivních práv, je při posuzování této otázky nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je zcela logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět

všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, „že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.“ Jak vyplývá z prvního odstavce vyhodnocení tohoto bodu připomínky, nelze koridor územní rezervy RDZ03 ze ZÚR JMK vypustit (z důvodů dodržení souladu ZÚR JMK s politikou územního rozvoje i z důvodu toho, že se jedná o prosazovaný nadnárodní záměr), i když může představovat zásah do práv podatelů. Přiměřenost zásahu do práv lze v rámci měřítka ZÚR JMK a šířky vymezovaného koridoru jen těžko dovozovat; v koridoru o šířce 600 m při měřítku 1 : 100000 posuzovat zásahy na jednotlivé pozemky a nemovitosti není možné. Proto dle článku (291) návrhu ZÚR JMK je jedním z úkolů pro územní plánování v územních plánech dotčených obcí stanovit podmínky pro využití koridoru územní rezervy v souladu s § 36 stavebního zákona. To znamená, že úkolem pro územní plán je zpřesnění koridoru a stanovení podrobných podmínek pro využití území pro tento koridor. V měřítku územního plánu už bude možné posoudit a stanovit míru zásahu do práv vlastníků a odůvodnit její přiměřenost. V podrobnosti ZÚR toto stanovit nelze.

Pokud se týká komplexních pozemkových úprav, byly tyto ukončeny vydáním Rozhodnutí Ministerstva zemědělství ČR – Pozemkového úřadu Vyškov ze dne 23. 2. 2007, Čj. PÚ – 180/2004/RII. Pozemkové úpravy nemohly řešit uspořádání pozemků pro záměr výstavby v území, jelikož nebyly a nejsou dosud známy kompletní a přesné podklady pro umístění konkrétního záměru ani v té době nebyla schválena Politika územního rozvoje ČR 2008, která konkretizuje úkoly územního plánování v republikových a mezinárodních souvislostech (schválena až usnesením vlády č. 929 ze dne 20.07.2009); pro komplexní pozemkové podklady tedy nebyly relevantní podklady pro zohlednění VRT.

K bodu podání 3. uvádíme:

K otázce reálnosti a účelnosti VRT uvádíme, že ZÚR při vymezování ploch a koridorů vycházejí z platné legislativy a požadavků dotčených orgánů. Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá, na tuto skutečnost reaguje zásadní evropský dokument, tj. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které je pro ČR závazné. Další prověřování VRT je uloženo v „Dopravní politice ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ (dále Dopravní politika), která byla schválena na jednání vlády ČR dne 12.06.2013. Dle tohoto dokumentu, dle kapitoly 5.3 *Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky* je pro oblast přípravy výstavby tratí rychlých spojení stanoveno, že do konce roku 2015 budou zpracovány územně technické studie, do konce roku 2016 budou zpracovány studie proveditelnosti, mimo jiné i pro směr Praha – Brno – Ostrava st. hr. / Břeclav st. hr.

Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována v roce 2003 „Koordinační studie VRT“, na jejímž základě a v souladu s požadavky politiky územního rozvoje byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru. V návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry

znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať. Jak je uvedeno výše, dle článku (291) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování" veškerých činností v koridoru.

Z výše uvedeného je zřejmé, že činnosti prověřující území v souvislosti s hledáním optimálního vedení VRT stále pokračují a dle úkolů vyplývajících z Dopravní politiky i nadále pokračovat budou. Nelze tedy konstatovat, že příprava VRT není reálná a že vymezením koridorů územní rezervy pro VRT dochází pouze k bezdůvodnému blokování území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části II. týkající se koridoru pro nadregionální biokoridor K 134MH

K požadavku na omezení šíře biokoridoru K 134MH v k. ú. Hlubočany, případně k jeho vypuštění z návrhu ZÚR JMK uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Vytváření ÚSES jako vzájemně propojeného soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu [§ 3 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně přírody a krajiny] je veřejným zájmem; podílejí se na něm vlastníci, obce i stát.

Šíře koridoru vymezovaného v měřítku 1: 100 000 v zásadách územního rozvoje umožňuje v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vymezení biokoridoru v podrobnějším měřítku se znalostí místních stanovištních podmínek i s přihlédnutím k vlastnickým vztahům k pozemkům. Snahou projektantů ÚSES je vymezovat skladebné části ÚSES s přihlédnutím k vlastnictví státu, resp. nižších územně správních jednotek (kraj, obec), není to však ve všech lokalitách možné, jelikož vhodné podmínky pro vymezení NRBK jsou vázány na určité abiotické vlastnosti a ty nelze přemístit, neboť jsou vázány na geologický základ (podloží) dané oblasti. Na tyto podmínky jsou vázány konkrétní ekosystémy a biota, které vytvářejí biologický základ ÚSES. Vždy je snahou vymezovat ÚSES především na stejných typech potenciálních ekosystémů, aby jeden typ koridoru propojoval stejné ekosystémy a fungovala zde migrace nejen živočichů, ale také spor, pylů, semen, genetických informací a toků energie."

Konkrétní důvody, proč je na území obce Hlubočany veden nadregionální biokoridor K 134MH jsou následující: Biokoridor K 134MH propojuje nadregionální biokoridor K 132 T vymezený na jihovýchodním úpatí Drahanské vrchoviny a nadregionální biocentrum č. 94 vymezené v prostoru Chřibů na území Zlínského kraje. Biokoridor reprezentuje typická mezofilní hájová stanoviště Prostějovského a Ždánicko-Litenčického bioregionu. Navržený koridor respektuje vymezení biokoridoru K 134MH podle koordinačního dokumentu regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje, jako základního koordinačního oborového dokumentu orgánů ochrany přírody na území JMK.

Z hlediska metodologického bylo při vymezení biokoridoru K 134MH (resp. při vymezení koridoru pro umístění biokoridoru) uplatněno pět základních kritérií, jejichž naplnění je nezbytnou podmínkou při vymezování a upřesňování ÚSES. Jsou jimi nezbytná přírodní kritéria (spočívající v reprezentativnosti potenciálních ekosystémů a v jejich prostorových vazbách umožňujících naplnění ekologicko-stabilizační funkce), která

zohledňují vymezení biokoridoru v rámci reprezentativních mezofilních hájových stanovišť výše zmíněných bioregionů. Další zpřesnění biokoridoru bylo provedeno uplatněním kritéria aktuálního stavu krajiny, kritéria společenských limitů a kritéria minimálních prostorových parametrů. Kritérium aktuálního stavu krajiny je v biokoridoru zohledněno zahrnutím stávajících ekologicky stabilních (existujících a funkčních) částí krajiny, které v tomto území představují izolované lesní komplexy s přirozenou nebo částečně pozměněnou dřevinnou skladbou. V okolí Hlubočan se jedná o lesní komplex u Terešova, dále pak ve směru k nadregionálnímu biocentru č. 94 (na území Zlínského kraje) to jsou lesní komplexy Litenčické pahorkatiny mezi Orlovicemi a Hvězdlicemi. Kritérium minimálních funkčních, zejména prostorových parametrů se uplatňuje prostřednictvím vložení biocenter regionálního významu, do nadregionálního biokoridoru, přičemž vzdálenost mezi těmito vloženými biocentry nemůže v zájmu zajištění funkčnosti ÚSES přesáhnout 8 km. Lokalizace vložených biocenter regionálního významu dále závisí na členění území dle nižších biogeografických jednotek (biochor). Proto jsou do biokoridoru K 134MH na území JMK vložena biocentra RBC JM 23 Podbřežice, RBC 195 Terešov, RBC 196 Pavlovice a RBC 197 Oupaly. Koridor pro biokoridor K 134MH vymezený v návrhu ZÚR JMK je tedy průnikem a kombinací výše zmíněných kritérií uplatněných na přírodní a územní podmínky Prostějovského a Ždánicko – Litenčického bioregionu a jeho biochor.

Ačkoliv je žádoucí plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES vymezovat tak, aby byly v maximální možné míře využity pozemky státu, krajů či obcí, nelze zcela podřídit vymezování ÚSES dostupnosti pozemků ve vlastnictví státu, kraje nebo obce tak, jak je v námitce požadováno. Vlastnické vztahy je možné zohlednit až při upřesňování územním plánem, kdy lze na základě dostupných podrobných informací o území volit v rámci předmětného koridoru vymezeného návrhem ZÚR JMK majetkoprávně dostupnější pozemek. Návrh ZÚR JMK proto vymezuje plochy a koridory pro ÚSES větší, než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržené v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Návrh ZÚR JMK tudíž nevymezuje vlastní biokoridor K 134MH, ale koridor, v jehož rámci bude nadregionální biokoridor K 134MH umístěn, neboť jednoznačné umístění skladebných prvků ÚSES není v měřítku zásad územního rozvoje (1:100 000) dosažitelné. Pro vymezení terestrických biokoridorů regionálního a nadregionálního významu byl projektantem zvolen koridor o desetinásobku minimální šířky vlastního biokoridoru, tedy 400 m. Pro vymezení biokoridorů vázaných na vodní toky a jejich nivu byl zvolen pětinásobek minimální šířky biokoridoru, tedy celková šířka koridoru 200m. Užší koridor byl pro tento typ biokoridorů zvolen z důvodu jednoznačné návaznosti na vodní tok, oproti terestrickým biokoridorům, které takto jednoznačný přírodní prvek v krajině vymezen nemají. Vymezené koridory v těchto šířkách tedy vymezují územní prostor, kde je nutno v územním plánu vlastní biokoridor upřesnit (na šířku 40m), a to na základě metodických postupů, které jsou pro územně plánovací činnost oborově rozpracovány (např. Věstník MŽP 08/2012).

Koridor pro biokoridor K 134MH šířky 400 m v návrhu ZÚR JMK tak dává dostatečný prostor k tomu, aby v rámci tohoto koridoru bylo možné územním plánem zpřesnit nadregionální biokoridor nejen se zohledněním metodických zásad pro vymezování skladebných prvků ÚSES, ale i vlastnických vztahů a proporcionality při jeho vymezování. Povinnost územního plánu zpřesnit úkoly územního plánování v souvislostech a podrobnostech území obce v souladu se ZÚR vyplývá z ustanovení § 43 odst. 3 a § 54 odst. 5 stavebního zákona. Jen při větší podrobnosti územně plánovací dokumentace lze totiž vystihnout skutečné podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít. To znamená, že v rámci koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází k jeho upřesnění územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Hlubočany), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystému a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci

veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.“*

K části II. připomínky vztahující se k nadregionálnímu biokoridoru K 134MH uvádíme vyjádření MŽP:

Ministerstvo životního prostředí, do jehož působnosti podle § 79 odst. 3 písm. a) zákona o ochraně přírody a krajiny spadá vymezování a hodnocení nadregionálního ÚSES uplatňované podle ustanovení § 79 odst. 3 písm. q) zmíněno zákona prostřednictvím stanovisek k zásadám územního rozvoje krajů, neshledává důvody, o které podatelé připomínky opírají požadavek „omezit šíři tohoto biokoridoru, případně nadregionální biokoridor K134MH z návrhu ZÚR zcela vypustit“, za relevantní.

Zásady územního rozvoje představují územně plánovací dokumentaci vyjadřující koncepci organizace území s ohledem na veřejné zájmy nadmístního významu, mezi které vytváření ÚSES jako spojité funkční sítě, především pro nadregionální úroveň, jednoznačně náleží. Směrové vedení nadregionálních biokoridorů (NR BK K 134MH nevyjímaje) znázorněné osou biokoridoru a tzv. „ochrannou zónou“ bylo navrženo již v roce 1996 Územně technickým podkladem Nadregionální a regionální ÚSES ČR (pořízeno MMR, MŽP) a na celém území ČR uplatněno v územně plánovací dokumentaci velkých územních celků, později krajů. Z tohoto hlediska je možné považovat vymezení NR BK K 134MH v k. ú. Hlubočany v hrubém měřítku v územně plánovacích podkladech za stabilizované.

Skutečnost, že v lokalitě, kde návrh ZÚR vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH, existuje již v současné době biokoridor řešený komplexními pozemkovými úpravami, nemusí znamenat, že je tento biokoridor v rámci plánu společných zařízení vymezen v parametrech odpovídajících nadregionální úrovni biokoridoru. Vymezení koridoru v navržené šíři naopak umožňuje uvést do souladu výsledek komplexní pozemkové úpravy, územně plánovací dokumentaci obcí dotčených vymezením koridoru ÚSES i zajištění územních podmínek pro budoucí plně funkční biokoridor nadregionálního významu v odpovídajících funkčních, zejména prostorových parametrech.

Návrh vymezení ÚSES v územně plánovací dokumentaci (tzv. plán ÚSES) zpracovávají podle § 2 odst. 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb. odborně způsobilé osoby, tedy osoby oprávněné k projektování ÚSES na základě autorizace udělované Českou komorou architektů. Požadavek na odbornou způsobilost vyplývá především ze složitosti problematiky vymezování ÚSES, která klade vysoké nároky na odborné znalosti biogeografie, ekologie krajiny, resp. geobotaniky a zoologie, ale zároveň na znalost procesu územního plánování podle příslušných právních předpisů a předpokládá schopnost uvažovat v širších, nejen územních souvislostech. MŽP neshledává tvrzení podatelů, že „nebyl využit nejšetrnější ze způsobů, vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“, resp. že „biokoridor bylo možné vést jinou trasou a vymezit jej převážně na pozemcích ve vlastnictví státu, kraje a obce Hlubočany a nezasahovat do práv vlastníků pozemků, přes které je navrhovaná trasa biokoridoru vymezena v návrhu ZÚR“, za podložené, neboť se neopírá o alternativní návrh vymezení zohledňující širší územní souvislosti (tj. s přesahem nejen do bezprostředně sousedících katastrů) zpracovaný odborně způsobilou osobou.

Jak vyplývá z předchozího textu i ze stanoviska příslušného dotčeného orgánu, nelze koridor pro nadregionální biokoridor K 134MH ze ZÚR JMK vypustit (zejména z důvodu veřejného zájmu), i když může představovat zásah do práv podatelů. Nepřiměřenost zásahu do práv lze v rámci měřítka ZÚR JMK a šířky vymezovaného koridoru jen těžko dovozovat. Proto dle bodu (245) I. Návrhu ZÚR JMK je jedním z úkolů pro územní plánování *„vytvářet*

územní podmínky pro koordinaci skladebných částí ÚSES všech úrovní významnosti (nadregionální, regionální, lokální – místní) při jejich upřesňování a vymezování v územních plánech tak, aby byla dodržena návaznost a propojenost systému." To znamená, že úkolem pro územní plán je zpřesnění biokoridoru a stanovení podrobných podmínek pro využití území pro tento biokoridor. V měřítku územního plánu je už možné posoudit a stanovit míru zásahu do práv vlastníků a odůvodnit její přiměřenost. V podrobnosti ZÚR toto stanovit nelze.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**046**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55522/2015
Jméno	Ing. Josef Šiška, starosta				
Právnická osoba	**Město Modřice**				
Obec / sídlo	náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice				
Téma	Silniční a železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

V souladu s ustanovením § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů a s Usnesením Rady města Modřice č. Usnesením 6R-7.3/2015 z 14. dubna 2015 město Modřice uplatňuje k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území níže uvedené připomínky.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) se katastrálního území Modřice dotýkají mimo jiné i záměry vymezení **koridoru DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2)**, (dále jen „Jižní tangenta"), jako veřejně prospěšná stavba a **územní rezerva jihozápadní tangenty RDS08 Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT)** (dále jen „Jihozápadní tangenta")ve variantách RDS08-A a RDS08 – B.

Město Modřice zásadně nesouhlasí s vymezením koridoru Jižní tangenty a územní rezervy Jihozápadní tangenty v obou variantách.

Primárním důvodem je, že katastrálním územím města prochází a kříží se stávající a plánované nejvýznamnější dopravní stavby celostátního, respektive mezinárodního významu. Toto území právě v důsledku dopravy po stávajících komunikacích nejvíce zatěžuje životní prostředí. Dochází tak k dlouhodobému překračování nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem z automobilové dopravy a znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM_{10}). Dalšími dopravními stavbami nadmístního významu by došlo nejenom k dalšímu již tak neúnosnému navýšení emisí a hluku zatěžující zejména blízkou obytnou zástavbu, ale i k záboru zemědělského půdního fondu a fragmentaci krajiny.

Dalším důvodem našeho nesouhlasu s vymezením koridoru Jižní tangenty v ZÚR JMK je, že tento koridor předurčuje budoucí napojení Jihozápadní tangenty ve variantě vymezené územní rezervy RDS08-A. Naše tvrzení potvrdila i prezentovaná studie Jižní tangenty, zpracovatel společnost PK Ossendorf s.r.o., která řeší propojení silnice R52 s dálnicí D2. Rozsah řešeného území studií vychází ze zveřejněného návrhu ZÚR JMK, kde je vymezen koridor kapacitní silnice DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) jako veřejně prospěšná stavba. Z této studie přímo vyplývá budoucí napojení na variantu Jihozápadní tangenty RDS08-A.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že pořizovatel v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK cíleně směřuje k jemu preferované budoucí koncepci páteřní silniční infrastruktury.

Dále je katastrálním územím Modřice veden koridor územní rezervy pro VRT Brno-Břeclav-hranice ČR / Rakousko (– Wien) v jeho minimální šířce 210 m. Tento koridor překrývá stávající zastavěné plochy bydlení v západní části katastru města.

Trasa koridoru VRT je vedena v územním plánu města Modřice již od roku 1999 a dosud není jasno, zda bude záměr realizován. Tento koridor územní rezervy znemožňuje jakékoliv stavební činnosti (nástavby, přístavby)

v zastavěném území a proto město Modřice požaduje tento koridor zúžit.

Závěrem požadujeme, aby ZÚR JMK jako územně plánovací dokument pro území Jihomoravského kraje naplňoval cíle územního plánování na vyváženost dopravní koncepce k hospodářskému rozvoji, životnímu prostředí a minimalizaci negativních dopadů na obyvatelstvo. Dopravní koncepce nadmístního významu navržená v ZÚR JMK musí mít návaznost na komunikace nižších tříd. Jen tak mohou být ZÚR JMK kvalitním podkladem a nástrojem pro zpracování územních plánů obcí ležících na jeho území.

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je vymezen **koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2)** v proměnlivé šířce 500 – 1200 m.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA).

Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce. Ke kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru ozn. DS14 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů."* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví" je uveden podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen).

ZÚR JMK vytváří, jak je uvedeno výše, předpoklady pro minimalizaci negativní dopadů záměru R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) na město Modřice.

K připomínce týkající se *předurčení budoucího napojení Jihozápadní tangenty* uvádíme, že *„Technická studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II*" na žádost KrÚ řeší napojení Jižní tangenty na

Jihozápadní tangentu v obou variantách.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

JZT

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. JZT, Jižní tangenta (JT) i Jihovýchodní tangenta (JVT) jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v PÚR ČR 2008 i v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1.* Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury“.* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno mezi R52 a dálnicí D1 s vazbou na Brno.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí*. Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících

a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická" (RDS08-A) a var. B „Želešická" (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K požadavku na zúžení koridoru VRT uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK je na území města Modřice vymezen koridor VRT Brno-Břeclav-hranice ČR / Rakousko (– Wien) o minimální šířce 210 m.

Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy". Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva" jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (295) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území

územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování" veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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."* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro případnou realizaci VRT.

Požadavek na naplňování cílů územního plánování na vyváženost dopravní koncepce k hospodářskému rozvoji, životnímu prostředí a minimalizaci negativních dopadů na obyvatelstvo a na návaznost na komunikace nižších tříd v rámci navržené dopravní koncepce nadmístního významu v ZÚR JMK je formulován příliš obecně. Návrh ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou zpracovány v souladu se stavebním zákonem a v souladu s cíli a úkoly územního plánování. V rámci navržené dopravní koncepce je zajištěna návaznost na komunikace nižších tříd prostřednictvím navrhovaných MÚK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**047**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55601/2015
Jméno	Martina Dominová, Dis., starostka				
Právnická osoba	**Obec Pasohlávky**				
Obec / sídlo	Pasohlávky č.p. 1, 691 22				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zaslání připomínek ke zveřejněným Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje

Vážení, zasíláme připomínky Obce Pasohlávky ke zveřejněným Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zastupitelstvo obce Pasohlávky na svém zasedání dne 4.5.2015 schválilo usnesení v následujícím znění:

Zastupitelstvo obce souhlasí s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje týkající se územní působnosti obce Pasohlávky (k. ú. Pasohlávky, k. ú. Mušov) mimo návrhu vedení trasy „Rychlostní silnice R52" ve variantě DS04-B „Alternativní západní".

Zastupitelstvo obce zásadně nesouhlasí s vedením trasy koridoru rychlostní silnice R52 severozápadním směrem od obce Pasohlávky (DS04-B – Varianta „Alternativní západní").

Zastupitelstvo obce souhlasí s vedením trasy koridoru rychlostní silnice R52 v trase DS04-A – Varianta „Základní ŘSD", se zapracováním maximálních možných protihlukových a emisních opatření.

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD“ (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD“ (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**048**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55657/2015
Jméno	Marcela Nešetřilová starostka				
Právnická osoba	**Obec Milonice**				
Obec / sídlo	Milonice 59, 679 22				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: Připomínky Obce Milonice, okres Blansko k návrhu Zásad územního rozvoje JMK a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území zveřejněnému dne 23.3.2015.

Správní území obce Milonice je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno koridorem veřejné dopravní infrastruktury:

I. **DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice**

- **DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP"**, vedení koridoru: MÚK Kuřim-východ – Újezd u Černé Hory – MÚK Lysice.

- Šířka koridoru:

o 400 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota, Újezd u Černé Hory;

o minimálně 250 m.

- Plocha MÚK Kuřim-východ (kolektorová MÚK):

o plocha vymezená obalovou křivkou dvou kružnic o poloměru 300m

- Plocha MÚK Lysice:

o kruh o poloměru 400 m

Obec Milonice nesouhlasí s vymezením koridoru DS01-C, tj. s vedením kondoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Optimalizovaná MŽP".

Souhlasíme pouze s variantou „Německou" (DS01-A). Varianta „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C) je pro nás absolutně nepřijatelná, neboť je z hlediska polohy obce Milonice nevhodná. Trasa likviduje lesní plochy v lokalitách Pod Klučeninami a Občiny, přičemž v těchto místech musí překonávat výrazné terénní nerovnosti a nadto ohrožuje i OP 2a a 2b významný vodní zdroj v její blízkosti. Varianta DS01-C by ani příliš nepřispěla ke zlepšení celkové dopravní situace v úseku Kuřím – Černá Hora. V případě varianty C je nutné trasu navíc koordinovat s koridorem vedení VVTL plynovodu TEP05, který je trasován jihovýchodně od zastavěného území obce Újezd u Černé Hory. Obec Milonice s variantou (DS01-C) nepočítá v platném územním plánu (účinnost 30.12.2012).

Varianta koridoru R43 DS01-C je jednou ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodněni návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve variantě DS01-A, zvané „Německá" a DS01-B, zvané „Malhostovická". V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kriterií a podmínek pro rozhodování o změnách využiti území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnoceni vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: …. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty **poměrně malé rozdíly**. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru **zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria**." Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: *„Na základě celkového porovnáni variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou" a „Malhostovickou" jako takřka srovnatelné. Z* ***hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti" polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá".***

Souhlasíme se závěrem projektanta, který jako vhodnější k realizaci **doporučuje variantu „Německou"**.

Nelze přehlédnout skutečnosti, že obce Malhostovice i Drásov s variantou „Německou" souhlasí a ve svých územních plánech s ní již dlouhou dobu počítají.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s§ 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Plně se ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby vybral variantu**

DS01-A, a aby varianty DS01-B a DS01-C byly z návrhu ZÚR JMK vyřazeny.
Vyhodnocení připomínky Totožná připomínka obce Milonice byla uplatněna a je vyhodnocena pod pořadovým číslem 041.

Pořadí	**049**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55671/2015
Jméno	Jan Kazda, starosta				
Právnická osoba	**Obec Jinačovice**				
Obec / sídlo	Jinačovice 83, 664 34 Kuřim				
Téma					
Téma – jiné	Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území				

Připomínky

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

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující specifické připomínky:

1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou, resp. záměrem rychlostní silnice R43 v Bystrcké variantě.

Realizací záměru rychlostní silnice R43 ve variantě Bystrcké by došlo k rozdělení katastru obce Jinačovice silničním tělesem dálničního typu, k omezení rozvoje obce, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek), ke zhoršení podmínek dopravní obslužnosti a ke značnému záboru zemědělského půdního fondu.

Už samotné vymezení územní rezervy (po neznámou dobu) pro rychlostní silnici R43 na území obce by výrazně omezilo obec v její samosprávě. Obec je vlastníkem nemovitostí na svém katastru (zapsaných na listu vlastnictví č. 1 vedeném pro katastrální území Jinačovice), takže vymezením územní rezervy R43 je významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí. Územní rezerva pro rychlostní komunikaci by omezila obec Jinačovice v dosavadním nerušeném užívání nemovitostí jednak, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny, nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky.

Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než záměr výše uvedené dopravní stavby (R43), a to již ve fázi jejího navrhovaného vymezení jako územní rezervy v návrhu ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů.

2. Podatelka požaduje v návrhu řešení ZÚR JMK zohlednit zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce.

Realizací záměru rychlostní silnice R43 ve variantě Bystrcké by rovněž došlo k zamezení volnému přístupu k rekreační oblasti přehrady a Podkomorských lesů, přičemž Jinačovice jsou příměstskou rekreační oblastí pro Brno, takže silnice R43 by měla negativní dopad na turistiku, návštěvnost, čímž by došlo k omezení podnikání v oblasti služeb v obci. V krajině by vznikla bariéra, která by ztížila prostupnost krajiny a ztížila by přístup

vlastníků k jejich pozemkům.

Zároveň je pravděpodobné, že by došlo k zamezení rozvoje obce západním směrem, přičemž jinými směry se obec může rozvíjet jen s obtížemi kvůli konfiguraci terénu.

3. Podatelka požaduje, aby dopravní řešení obsažené v ZÚR JMK bylo vyvážené ve vztahu ke všem pilířům ZÚR JMK (hospodářský rozvoj x životní prostředí x dopady na obyvatelstvo). Z důvodů uvedených výše, ve vztahu k území podatelky, tak ve zmíněných společných připomínkách podatelky a dalších obcí, aktuální návrh ZÚR JMK tomuto požadavku nevyhovuje.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1:

Pořizovateli ZÚR JMK je znám dlouhodobě trvající nesouhlas obce Jinačovice s variantou vedení silnice R43 (a to i ve formě územní rezervy). Pořizovatel vnímá rovněž argumenty proti vedení silnice R43 katastrem obce, uvedené v připomínce, týkající se omezení rozvoje obce, zhoršení podmínek dopravní obslužnosti, záboru zemědělského půdního fondu a dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty používají odpůrci vedení silnice R43 „Bítýšskou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury“.* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí

v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. 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*. Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí*. Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením povinnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, aby došlo k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti ZÚR JMK vymezují všechny varianty R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (**RDS01-A**, **RDS01-B**, **RDS01-C**, včetně podvariant **RDS01-C/Z**, **RDS01-C/J**) jako územní rezervu do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

Územní rezerva je pro všechny tři varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (šíře ochranného pásma čtyřpruhové silnice I. třídy – rychlostního typu, tj. 2 × 100 m od osy krajního jízdního pruhu + rezerva) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr silnice R43 v úseku D1 – Kuřim koridory územních rezerv (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro R43 v tomto úseku stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru. Ty budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“.

Územní studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o výběru varianty vedení rychlostní silnice R43 a dalším rozvoji složitého území. Prostřednictvím územní studie 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 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.

K případným zásahům do vlastnických práv obce a jejího práva na samosprávu lze uvést, že orgány územního plánování mají za úkol koordinovat veřejné i soukromé záměry změn v území (viz § 18 stavebního zákona), přičemž jedním z cílů územního plánování je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. V daném konkrétním případě hledá KrÚ JMK jako orgán územního plánování v rámci

ZÚR JMK rovnováhu mezi zájmy obcí a jednotlivců a veřejným zájmem na řešení stávající neuspokojivé dopravní situace v širším okolí města Brna.

Omezení vlastníků nemovitostí vymezením územních rezerv je poměrně málo významné povahy. Územní rezervy jsou totiž (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) plochy a koridory vymezené s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Omezují tedy (a to jen dočasně) pouze možnost realizace „podstatných změn" v území, které však nejsou ze strany vlastníků „nárokové". Budoucí eventuální snižování hodnoty nemovitostí je pouze hypotetické.

K problematice dotčení soukromých a veřejných zájmů v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2:

Území je třeba řešit se zohledněním všech relevantních aspektů (tedy i s ohledem na prostupnost krajiny, rekreační hodnoty území a možnosti dalšího rozvoje obce) v podrobnějším měřítku, než odpovídá ZÚR JMK. To umožní zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno"(podrobněji viz text k bodu 1 podání). 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… Při prověřování* v *maximální možné míře zohlednit celistvost obcí, a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí, platné a rozpracované územní plány (zejména jimi stabilizované / sledované zastavitelné plochy),…*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení se zpracovává Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také Vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona, včetně posouzení vlivů na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Účelem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) ve smyslu § 19 odst. 2 stavebního zákona. K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí,

hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK prověřily záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení. Řešení ZÚR JMK zahrnuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako nejvýhodnější, tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území. K problematice lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**050**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55673/2015
Jméno	Milan Mojžíš, starosta				
Právnická osoba	**Obec Nebovidy**				
Obec / sídlo	Nebovidy 78, 664 48 Moravany u Brna				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

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

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující specifické připomínky:

1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou pro záměr Jihozápadní tangenty (JZT)

Realizací uvedeného záměru kapacitní silniční komunikace by došlo k rozdělení katastru obce touto komunikací, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek v důsledku blízkosti obytné zástavby), ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce a zhoršení dopravní obslužnosti.

Už samotné vymezení územní rezervy (po neznámou dobu) pro uvedený záměr má negativní dopad na území obce a výrazně by omezilo obec v její samosprávě. Vymezením územní rezervy je podatelka významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny,

nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky.

Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než záměr výše uvedené dopravní stavby (JZT), a to již ve fázi jejího navrhovaného vymezení jako územní rezervy v návrhu ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů.

2. Podatelka požaduje v návrhu řešení ZÚR JMK zohlednit zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce.

Podatelka požaduje, aby bylo vyhodnoceno, co by pro možnost rozvoje území obce (zejména pro možnost jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě) znamenala fragmentace krajiny a bariéra tvořená stavbou tangenty.

Obcí Nebovidy v současné době probíhá dvoupruhová silnice III. třídy 15275. Velmi časté jsou průjezdy cisteren s pohonnými hmotami z velkokapacitního skladu ve Střelicích. Další uvažovaná výstavba dopravních staveb (Jihozápadní tangenty) na území obce by jednoznačně vedla k dramatickému nárůstu hluku a exhalací.

Území obce Nebovidy je již nyní sevřeno ze severu dálnicí D1 a z východu silnicí I/52 a v kombinaci s realizací „Jihozápadní tangenty“ by tak došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity (konkrétně limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM10). Území mezi dálnicí D1, rychlostní silnicí R52 a „Jihozápadní tangentou“, by tak zcela ztratilo svůj rozvojový potenciál, zejména ve vztahu k možnostem příměstského bydlení a rekreace v této oblasti. Výrazným způsobem by se zhoršila kvalita bydlení v obci, protože uvažované stavby jsou v bezprostřední blízkosti obytné zástavby. Omezil by se rozvoj obce, protože by klesl zájem o pozemky určené schváleným územním plánem k zastavění rodinnými domy. Tyto lokality jsou v blízkosti plánované rychlostní komunikace.

3. Podatelka požaduje, aby dopravní řešení obsažené v ZÚR JMK bylo vyvážené ve vztahu ke všem pilířům ZÚR JMK (hospodářský rozvoj x životní prostředí x dopady na obyvatelstvo). Z důvodů uvedených výše, ve vztahu k území podatelky, tak ve zmíněných společných připomínkách podatelky a dalších obcí, aktuální návrh ZÚR JMK tomuto požadavku nevyhovuje.

4. Není splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd. Dopady navržené koncepce páteřní komunikační sítě na silnice nižší třídy nejsou ve zveřejněném návrhu ZÚR JMK dostatečně vyhodnoceny, a to ani v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento aspekt má přitom dopad na desítky dotčených obcí v Jihomoravském kraji a jejich dopravní obslužnost.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2 uvádíme:

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina“, 2003“ a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna“ 2008. JZT, Jižní tangenta (JT) i Jihovýchodní tangenta (JVT) jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v PÚR ČR 2008 i v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1*. Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury".* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno mezi R52 a dálnicí D1 s vazbou na Brno.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí*. Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická" (RDS08-A) a var. B „Želešická" (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou

zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tématické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech" textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK prověřily záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení. Řešení ZÚR JMK zahrnuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako nejvýhodnější, tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území. K problematice lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) jsou některé záměry vymezeny formou územní rezervy. Za účelem prověření těchto územních rezerv je v ZÚR JMK navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno"(viz podrobněji v bodě 1. a 2. podání). Vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověření potřeby a plošných nároků, napomáhají ZÚR JMK k minimalizaci potenciálních střetů a hrozeb a podpoře silných stránek a příležitostí, tj. zvoleným přístupem přispívají k dosažení vyváženosti územního rozvoje Jihomoravského kraje. ZÚR JMK rovněž stanovují řadu opatření pro potlačení nevyváženosti územního rozvoje v území JMK – ve všeobecné rovině v bodech 4) a 8) priorit ÚP, konkrétněji v kap. B. až F. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Připomínka je uplatněna obecně, bez konkrétních příkladů, nelze tedy odpovědět na případné nedostatky při napojení konkrétního území. U navržených záměrů dotýkajících se dálnic a rychlostních silnic je z grafické části zřetelné, že jsou v rámci koridorů pro jednotlivé záměry vyznačeny mimoúrovňové nebo vybrané úrovňové křižovatky, které zabezpečují návaznost těchto komunikací na silnice nižších tříd (krajských silnic). Z grafické části jsou možnosti napojení na síť dálnic a rychlostních silnic zřejmé, každý subjekt mohl uplatnit připomínku k napojení určitého území. Ke konstatování obce, že není *splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd*, pořizovatel uvádí, že není pravdivé.

Pokud se týká záměrů na silnicích I. a II. tříd, jsou v grafické části vymezeny pouze vybrané mimoúrovňové křižovatky pro napojení silnic nižších tříd; u těchto silnic legislativa nepožaduje striktně mimoúrovňová křížení. Připojení krajských silnic či místních komunikací, které jsou projektantem ZÚR JMK hodnoceny s přihlédnutím k zařazení v Generelu krajských silnic jako silnice místního významu, nelze řešit v ZÚR JMK; ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona záležitosti místního významu řeší územní plán.

K problematice návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd pořizovatel dále uvádí, že jako podklad pro dopravní řešení ZÚR JMK byl v roce 2014 firmou HBH Projekt, spol. s r. o., Brno, zpracován „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (dále dopravní model). Dopraní model řeší silniční síť ve čtyřech základních variantách – A. varianta základní, B. varianta rozvojová – studie Strnad, C. varianta rozvojová – R43 Bystrcká stopa a D. varianta rozvojová – R43 Bítýšská stopa. Dopravní modelování v rámci jednotlivých základních variant probíhalo na celé silniční síti Jihomoravského kraje, tedy včetně silnic II. a III. třídy. Dopravní model výhledové sítě ve všech koncepčních variantách vyhodnotil intenzity dopravy, a to u navrhovaných staveb páteřní komunikační sítě i u sítě krajských silnic II. a III. třídy. Dopravní řešení ZÚR JMK je zpracováno se zohledněním vyhodnocených intenzit dopravy; návaznost páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd je s ohledem na zpracovaný dopravní model nezpochybnitelná.

Pokud se týká dopadu navržené koncepce páteřní sítě na silnice nižší třídy, je nutno konstatovat, že „Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území“ (dále dokumentace vyhodnocení vlivů) řeší komplexně vlivy pořizované dokumentace na území celého kraje, dle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění. Dle legislativy se hodnotí vliv jednotlivých záměrů zejména na území a na obyvatelstvo. Z legislativy není patrné, že se má hodnotit vliv záměrů na silniční síť, ale vždy vliv dopravních záměrů na dotčené území. Takové posouzení je v dokumentaci vyhodnocení vlivů u jednotlivých „návrhových“ záměrů obsaženo, připomínka nemá opodstatnění. K vymezeným územním rezervám dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je na základě principu předběžné opatrnosti chránit území pro další prověřování záměru.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**051**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55694/2015
Jméno	Pavel Vymazal, starosta				
Právnická osoba	**Obec Ponětovice**				
Obec / sídlo	664 51 Ponětovice				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásada územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínky

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje

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

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující **specifické připomínky**.

1. Neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT

V návrhu ZÚR JMK je dále navrhován koridor územní rezervy pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) RDZ03 VRT (Brno –) Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) ve vzdálenosti do 200 m od zastavěné části obce.

Realizací záměru VRT, tak jak je navržena v návrhu ZÚR JMK by došlo k rozdělení katastru obce, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem, k omezení volného přístupu do krajiny, omezení migrace zvěře, ke značnému záboru zemědělského půdního fondu, k ohrožení kulturního dědictví České republiky – Slavkovského bojiště, k jehož ochraně byla vyhlášena chráněná památková zóna).

Podatelka se domnívá, že vymezení územní rezervy pro záměr VRT je neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné, a neodůvodněné. Politika územního rozvoje České republiky, ve znění její aktualizace č. 1, schválené vládou ČR v dubnu 2015, (dále jen „PÚR“) vymezuje záměr koridoru VR1, jehož součástí má být i úsek Brno – Ostrava, ve svém bodě 83. PÚR v této své části stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především *„...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv. „*

V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: ***„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.*** *Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR-Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň –- Praha, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR“* (zvýrazněno podatelkou).

Z PÚR tedy vyplývá, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. Návrh ZÚR však neobsahuje odkaz na žádné podklady ani žádné konkrétní údaje, které by jakékoli prověření uvedených aspektů záměru VRT potvrzovaly.

Pokud se však celý záměr nachází teprve ve stádiu, kdy ústředními orgány není rozhodnuto, jestli je záměr VRT reálný, účelný a za jakých podmínek má být realizován, pak nejsou podklady dopracovány do stavu, kdy by opravňovaly k vymezení územní rezervy pro tento záměr v ZÚR JMK. Za této situace by vymezení územní rezervy bylo v rozporu s požadavkem na minimalizaci, tedy proporcionalitu zásahu do soukromého vlastnictví.

2. Požadavek zachování prostupnosti do volné krajiny

Obec požaduje, aby návrh ZÚR obsahoval dostatečné záruky, omezující negativní důsledky fragmentace krajiny v důsledku vymezení výše uvedených záměrů, především VRT, a aby umožňoval rozvoj území obce (zejména jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě), a ochranu kulturních hodnot, nacházejících se v sousedství obce, zejména Bojiště bitvy u Slavkova.

Vyhodnocení připomínek

K bodu 1. podání uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava). ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 vymezený v PÚR ČR 2008 v článku (83). V PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen Aktualizace č. 1 PÚR ČR) došlo ke změně článku (83). Dle připomínky obce je vymezení územní rezervy pro záměr VRT neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné,

a neodůvodněné. Dle podání Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (83) stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především *„...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv. „* Uvedený text je vytržen z kontextu, před citovaným textem je v části *úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady* uveden text: *„Prověřit vedení koridorů z Plzně na hranice ČR / SRN (v alternativě Regensburg nebo Nürnberg) a z Ostravy na hranice ČR / Polsko, možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN (–Dresden) se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu.“* Až pak následuje text uvedený v připomínce. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky“ se k článku (83), k části *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady*, konstatuje: *„V souladu s vymezením v textu byl přidán úkol prověřit směr koridoru z Ostravy na hranice ČR / Polsko, směr z Plzně na Regensburg nebo Nürnberg v SRN a možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu.“* Z odůvodnění je tedy zřejmé, že text citovaný v připomínce **se vztahuje k prověřování stanovených koridorů, nikoliv ke všem uvedeným VRT.**

V připomínce se dále uvádí: V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: *„**Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady**. Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden –) hranice SRN / ČR-Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Praha – Brno, Brno-(Přerov)-Ostrava-hranice ČR / Polsko, Brno-Vranovice-Břeclav-hranice ČR“*. Podatel dovozuje, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. Podatelem citovaný text není přesný; citace ***„Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“*** se v článku (83) vůbec nevyskytuje, nevyskytuje se ani v části 7 *Další úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.* Uvedená podmínka se tedy k návrhu ZÚR JMK nevztahuje. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky“ se k článku (83), k části *Úkoly pro územní plánování*, konstatuje: *„Zohledňují* (myšleno úkoly pro územní plánování) *čl. (78a) v návrhu aktualizace č. 1 PÚR ČR a stanovují pro příslušné ZÚR vymezení územní rezervy, případně vymezení koridorů v uvedených úsecích.“* Z odůvodnění a z nového článku (78a) – *„V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury“* – naopak vyplývá, že v rámci územního plánování (tedy i pořizování ZÚR) **je nutné zajistit vymezení pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.** V ZÚR JMK je tato podmínka plynoucí z Aktualizace č. 1 PÚR ČR pro koridory vysokorychlostní dopravy splněna tím, že jsou na základě dostupných podkladů vymezeny územní rezervy pro koridory VRT. Dle odůvodnění ZÚR JMK k bodům 290 – 291 textové části I. Návrh je jediná dosud platná koncepce VRT obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003), ta je podkladem pro vymezení územní rezervy RDZ03. Ve smyslu § 36 stavebního zákona budou u koridorů územních rezerv následně prověřovány jejich potřeby a plošné nároky.

Připomínka konstatující údajnou neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT nemá oporu v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, naopak Aktualizace č. 1 PÚR ČR lokalizaci vymezených záměrů dopravní infrastruktury v článku (87a) přímo vyžaduje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2. podání uvádíme:

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při

budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. V úseku VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) (RDZ03) je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na chráněná území přírody a zachování migrační prostupnosti území. **Do tabulky bude doplněno, že je nutno věnovat pozornost rovněž dopadu na krajinnou památkovou zónu „Bojiště bitvy u Slavkova"; možný dopad na krajinnou památkovou zónu je v tabulce uveden a bude v závěru zdůrazněn.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**052**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55702/15
Jméno	Miroslav Rožnovský starosta				
Právnická osoba	**Obec Hrušovany u Brna**				
Obec / sídlo	Masarykova 17, 664 62 Hrušovany u Brna				
Téma	Železniční doprava/ Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

<u>Připomínky OÚ Hrušovany u Brna k záměrům ZÚR JMK v obci Hrušovany u Brna:</u>

1. Záměr DZ05 – Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb

ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba) takto: Vedení koridoru – Hrušovany u Brna – Židlochovice, šířka koridoru: 120 m.

PŘIPOMÍNKA:

OÚ Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vedení regionální železniční tratě DZ05 včetně souvisejících staveb s cílem dopravního napojení Židlochovic. Nicméně jsme nuceni sdělit tyto, dle našeho soudu, závažné skutečnosti podmiňující budoucí realizaci záměru. Obec Hrušovany v současné době disponuje dokumentem, který byl jako dílčí součást dokumentace stavby „DOZ Břeclav – Brno, Hrušovany u Brna – HLUKOVÁ STUDIE" pro účely vydání územního rozhodnutí, předložen KHS Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, ke sdělení závazného stanoviska (tj. závazné stanovisko – spisová značka S-KHSJM 39983/2013). Dokument se zabývá vyhodnocením stávající hlukové zátěže území obce Hrušovany u Brna, dotčeného provozem železniční trati č. 250 Brno – Břeclav, která je součástí 1. železničního koridoru a výhledovou zátěží po realizaci stavby „DOZ Břeclav – Brno", tj. řešící realizaci řízení drážního provozu dálkovým zabezpečovacím zařízením a ovládání dalších technologických zařízení. Na základě výpočtů a ve srovnání hlukové zátěže v r. 2000/2001 a v období r. 2013 (realizace stavby) jsou v hlukové studii navržena protihluková opatření s cílem dodržení hygienických limitů hluku takto: Prodloužení stávajících PHS v celkové délce PHS = 185 m a výšky 3 m nad temenem kolejnice. Dále pak vybudování nové PHS podél trati v celkové délce 640 m a výšky 2,5 m nad temenem kolejnice. Dále pak individuální protihluková opatření objektů, tj. výměna oken za okna s odpovídající neprůzvučností tam kde nebude možné PHS vybudovat nebo kde je vypočtená hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru stavby v pásmu nejistoty výpočtu. Dále pak v případě prokázaného překročení limitů hluku po realizaci navržených protihlukových opatření, bude nutné realizovat doplňkové protihlukové opatření, tj. instalace pryžových bokovnic na stávající koleje. Z výše uvedeného je zřejmé, že jakékoliv posilování četnosti železniční dopravy přes území obce Hrušovany u Brna je zcela ve střetu s výše uvedenými závěry hlukové studie. Podotýkám, že hluková studie vůbec nezohledňovala záměr **DZ05. To však neznamená, že nelze záměr zahrnout do ZÚR JMK a v budoucnu i realizovat. Rozhodujícím kritériem je však naplnění platných předpisů, resp. realizace takových opatření, která omezí nepříznivé dopady tohoto záměru.**

OÚ Hrušovany u Brna vyžaduje, aby již v ZÚK JMK byly stanoveny takové požadavky na uspořádání a využití území a stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou jednoznačně respektovat závěry výše zmiňované hlukové studie a to i s ohledem na případné uskutečnění záměru DZ 05.

Rovněž trváme na zapracování závěrů z hlukové studie (tj. dle sdělení orgánu ochrany veřejného zdraví – spisová značka S-KHSJM 39983/2013) do Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

2. Záměr RDS24 – II/416 Unkovice, přeložka

Záměr RDS25 – II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka

ZÚR JMK tímto vymezují územní rezervy **RDS24 a RDS25** pro přestavbu silnic II. a III. třídy, přičemž odůvodnění ZÚR JMK zní takto: ZÚR JMK navrhují územní rezervu pro přeložku silnice 11/416 z tahu Židlochovice – Žabčice – Pohořelice do nové trasy **(RDS24).** Územní rezerva vychází ze „Studie modernizace silnice II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, HBH projekt, s. r. o., 2011". Přeložka silnice II/416 bude prověřována v trase stávajících silnic III/42510 a III/41619 (koridor kopíruje uvedené silnice). ZÚR JMK dále navrhují územní rezervu pro přeložku silnice II/416 Hrušovany – Vojkovice **(RDS25),** která doplňuje chybějící úsek mezi navrhovaným obchvatem Blučiny a již realizovaným obchvatem Hrušovan. Územní rezerva vychází z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna, HBH Projekt, 2013". Přeložka převede tranzitní dopravu ze zastavěných území obcí Židlochovice a Blučina.

PŘIPOMÍNKA:

OÚ Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vymezení územní rezervy **RDS24 a RDS25** pro přestavbu silnic II. a III. třídy. Nicméně jsme nuceni sdělit tyto, dle našeho soudu, závažné skutečnosti podmiňující budoucí realizaci záměru a to zejména v těchto souvislostech:

Záměry vůbec neřeší stávající silnici III/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna. Kategorie silnice S7,5/60 podle normy může zřejmě být překvalifikována i na silnici II. třídy, ale domníváme se, že bude problém s podjezdem pod železnicí (tj. stávající kategorie je MO 8/50 a podjezdná výška jen 4,5 m). Dále pak RDS 24 – šířka koridoru pro územní rezervu je 200m, což se OÚ Hrušovany u Brna jeví jako hodně na to, že má trasa kopírovat současnou komunikaci II/41619 a III/42510. Stávající obchvat obce Hrušovany u Brna byl posouzen v roce 2004 z hlediska výhledových intenzit (ADIAS, Ing. Regner) takto: r. 2025 celkem 2,2 – TNV 0,8. Lze pak v případě uskutečnění záměrů predikovat nárůst dopravního zatížení na obchvatu obce o cca 30 %. Tento nárůst bude mít dopad na základní užitné vlastnosti obchvatu. Rovněž lze predikovat nutnost budoucí realizace protihlukových opatření, tj. bude nutné nové PHS dimenzovat s ohledem na stávající obytné lokality a s ohledem na návrhové plochy určené pro bydlení. Plochy určené pro bydlení vymezené ÚP Hrušovany u Brna, které jsou v bezprostřední konfrontaci se záměrem ZÚK JMK, totiž přispívají k rozvoji sídelní struktury obce, navazují na plochy shodného využití a jsou součástí dlouhodobě rozvíjené lokality pro bydlení. Dále pak lze po realizaci záměru predikovat zvýšení exhalací, nutnost zesílení konstrukce vozovky a zřejmě i nutnost vložení levých odbočovacích pruhů na křižovatkách km 1,200 a 2,500. Jako zásadní vnímáme skutečnost, kdy záměr výraznou měrou přispívá k fragmentaci krajiny úzce související se snižováním prostupnosti krajiny ke stávajícímu rybníku (tj. k místu významnému z hlediska turistické aktivity obyvatel). Současný stav realizovaného přechodu v blízkosti podjezdu pod železnicí je již pro člověka velmi kolizní a v případě uskutečnění záměru nelze očekávat zlepšení.

OÚ Hrušovany u Brna vyžaduje, aby již v ZÚK JMK byly stanoveny takové požadavky na uspořádání a využití území a stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou jednoznačně respektovat stávající ÚP Hrušovany u Brna, tj. včetně návrhu ÚP ke společnému jednání. Trváme na stanovení požadavků a úkolů, které jednoznažně povedou k naplnění takových opatření, která omezí nepříznivé dopady těchto záměrů na stávající i návrhové plochy určené pro bydlení a zejména s ohledem na ochranu obyvatel před účinky hluku a imisí z automobilové dopravy. Dále vyžadujeme zapracování záměru řešící stávající silnici 111/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna. Dále rovněž trváme na zapracování záměru vymezení plochy, která bude výhradně určena pro zajištění budoucího umístění stavby křížení pěší a cyklistické dopravy se silnicí 111/41618 v návaznosti na železniční viadukt v kontextu evropské úmluvy o krajině (tj. zlepšení čestní

prostupnosti krajiny). takto vymezená plocha je součástí návrhu ÚP Hrušovany u Brna (tj. Z20).

Vyhodnocení připomínek

K bodu 1. připomínky uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom nadměrné hlukové zátěže způsobené intenzivním provozem na železnici v zastavěném území Hrušovan u Brna. Připomínku obce k návrhu DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb bere pořizovatel ZÚR JMK na vědomí, neboť požadavek na realizaci protihlukových opatření je v obecné rovině obsažen v bodě 124 návrhu ZÚR JMK. Úkol pro územní plánování a) zní: *Zpřesnit a vymezit koridor s ohledem na jeho přepravní funkci, konkurenceschopnost ekologicky šetrnějšího druhu dopravy ve vztahu k silniční dopravě, splnění hlukových limitů veškeré chráněné zástavby*. Ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je u záměru DZ05 uvedena nutná podmínka realizace protihlukových opatření.

Zásady územního rozvoje navrhují koncepci využití celého území kraje, řeší záležitosti tzv. nadmístního významu. Oprávněný požadavek OÚ Hrušovany u Brna na realizaci vyprojektovaných protihlukových opatření podle hlukové studie „DOZ Břeclav – Brno, Hrušovany u Brna – HLUKOVÁ STUDIE“ kolem trati v Hrušovanech u Brna nemůže být v ZÚR JMK obsažen vzhledem k jeho podrobnosti, která zásadám územního rozvoje nepřísluší.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2. připomínky uvádíme:

Z připomínky vyplývá, že Obec Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vymezení územní rezervy RDS24 a RDS25. K jednotlivým požadavkům obce pořizovatel uvádí:

K připomínce, že záměry vůbec neřeší stávající silnici III/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna, pořizovatel uvádí, že zásady územního rozvoje (ZÚR) vymezují a řeší pouze plochy návrhové či plochy územích rezerv, a to plochy nadmístního významu; návrh na odstranění uváděných bodových závad u stávající silnice není podrobnost řešení zásad územního rozvoje, odstranění nedostatků lze řešit v rámci pořizovaného ÚP Hrušovany u Brna.

K připomínce na šířku koridoru územní rezervy RDS24 (200 m) pořizovatel uvádí, že záměr na využití plochy územní rezervy nebyl podrobněji prověřen, proto je i u stávající silnice vymezen koridor o šířce 200 m. V pořizovaném ÚP Hrušovany u Brna lze koridor územní rezervy po prověření zpřesnit, tzn. zúžit.

Pokud se týká realizace protihlukových opatření a vyvolaných úprav stávající silnice v důsledku předpokládaného nárůstu dopravního zatížení na obchvatu obce, je nutno opětovně konstatovat, že ZÚR navrhují koncepci využití celého území kraje, řeší přitom záležitosti nadmístního významu. Výše uvedené požadavky Obce Hrušovany u Brna nemohou být v ZÚR JMK obsaženy vzhledem k jejich podrobnosti, která ZÚR nepřísluší řešit.

Pokud se týká předpokládaného zvýšení exhalací a fragmentace krajiny, územní rezervy se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Při prověřování záměru silnice II/416 Unkovice, přeložka (RDS24) je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů a zachování migrační prostupnosti území. Požadavky obce jsou tedy v SEA hodnocení zohledněny.

Požadavek obce, aby byly v ZÚR JMK stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou respektovat

stávající ÚP, včetně návrhu nového ÚP pro společné jednání, nelze doslova naplnit. Dle § 43 odst. 3 stavebního zákona územní plán zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se ZÚR; dle § 36 odst. 5 jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. Nelze tudíž ze strany obce požadovat, aby ZÚR respektovaly územní plán, když legislativa to uvádí přesně obráceně – ZÚR jsou závazné pro pořizovaný územní plán. Nicméně při zpracování návrhu ZÚR JMK byly záměry obcí na svůj rozvoj v maximální možné míře respektovány; v připomínce není uveden žádný konkrétní záměr obce, jehož realizace by byla zásadami územního rozvoje znemožněna.

Požadavku na řešení stávající silnice III/41619 (obchvat) a požadavku na zapracování plochy, která bude řešit křížení pěší a cyklistické dopravy se silnicí III/41618 v návaznosti na železniční viadukt, nelze vyhovět, neboť ZÚR řeší pouze plochy nadmístního významu; dle § 36 odst. 3 stavebního zákona **ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**053**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55738/15
Jméno	Jaroslav Diviš starosta				
Právnická osoba	**Obec Lelekovice**				
Obec / sídlo	Hlavní 75/7, 664 31 Lelekovice				
Téma	Územní studie/Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Připomínka Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Správní území obce Lelekovice je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- DZ02, návrh, trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace včetně souvisejících staveb, šířka koridoru 120 m
- RDS12, územní rezerva, I/43 Kuřim, jižní obchvat, vedení koridoru: MUK Kuřim-jih (R43) – Česká (I/43 MÚK Česká), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m
- RDS13, územní rezerva, I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění, vedení koridoru. Česká (MÚK) – Kuřim (MÚK s II/385 Kuřim, severní obchvat – DS31), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m

Správní území obce Lelekovice je dále dotčeno plochou, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

Obec Lelekovice nesouhlasí se způsobem vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií.

V návrhu ZÚR JMK je vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Obec Lelekovice je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „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“.

Obce Lelekovice se týká tento úkol územní studie:

• Prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru Česká (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií, zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie."

Výše uvedené zdůvodnění považuje obec Lelekovice za povšechné a zjednodušené.

Nevyplývá z něj potřebnost výmezem této plochy v návrhu ZÚR. Smyslem vymezení územních studií, ať už v územních plánech nebo v zásadách územního rozvoje, je provést zpřesnění základního koncepčního řešení, které se v územních plánech týká územního a stavebního řízení a v zásadách územního rozvoje zpracování územních plánů obcí. Územní studie přímo *zadaná v* územně plánovací dokumentaci nemůže řešit základní koncepci. Pokud není koncepce, např. dopravní infrastruktury, jasná, je ji možné v ÚPD řešit vymezením územních rezerv a dále jí prověřovat územními studiemi, které se stanou podkladem pro zadání změny, tedy pro zprávu o uplatňování dané dokumentace.

Pro zajištění napojení severní části Brna v návrhu ZÚR JMK jsou koridory územních rezerv RDS12 a RDS13 vymezeny, přičemž zasahují do správního území obce Lelekovice naprosto okrajově. **Není jasné, proč musí být na tyto územní rezervy a na okolní území uvalena nutnost zpracování územní studie, když jsou potenciální plochy pro dopravní infrastrukturu chráněny vymezením územních rezerv.**

Z návrhu ZÚR JMK a z jeho odůvodnění nevyplývá, jaký vliv má vymezení plochy pro prověření územní studií na zpracování územních plánů a jejich změn v dotčených obcích. **Znamená to, že v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti?** Pokud ne, a obec může řešit změny územního plánu i uvnitř plochy, ve které je uloženo prověření jejího využití územní studií, **pak je požadavek na zpracování územní studie v navrženém rozsahu zcela zbytečný.**

Obec Lelekovice dále požaduje, aby koridor DZ02 byl ve správním území obce vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy, maximálně však v celkové šířce 60 m.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí: „Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru DZ02 je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJDK s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna."

Dále se v odůvodnění uvádí: „Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť, a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav."

Výstavba železniční tratě č. 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území obce Lelekovice je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán obce nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zapracování do územního plánu by znamenalo negativní vliv na zástavbu podél ulice Tišnovka i na vymezené zastavitelné plochy pro rozšíření výrobní zóny.

Vzhledem k potřebě zlepšení ochrany proti hluku z drážní dopravy, především vzhledem k optimalizaci koridoru a předpokládanému zvýšení intenzity dopravy, požaduje obec Lelekovice, aby do úkolů pro územní plánování byl pro koridor DZ02 doplněn úkol:

c) Zajistit podmínky pro realizaci protihlukových opatření

Vyhodnocení připomínek

K části připomínky, týkající se „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ uvádíme:

Územní studie ověřují možnosti a podmínky změn v území. Z § 30 stavebního zákona vyplývá, že územní studie mj. navrhují, prověřují a posuzují možná řešení některých funkčních systémů v území, tedy i veřejné infrastruktury, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ vyplývá, že půjde o prověřování funkčního systému dopravy v území se zvýšenými požadavky na koordinaci změn v území. Prostřednictvím územní studie 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 shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Na podkladě územní studie mohou být posléze aktualizovány ZÚR JMK. Pořizovatel předpokládá, že některé územní rezervy budou převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Na dotaz, *zda v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti,* odpovídá pořizovatel ZÚR JMK, že nikoli. Odkazuje přitom na publikaci Stavební zákon, komentář, Jana Machačková 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.* Omezení využití území se tedy 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 stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky týkající se vymezení koridoru DZ02 uvádíme:

Koridor **DZ02** je vymezen pro optimalizaci stávající **trati č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice. V** návrhu ZÚR JMK je koridor vymezen v šířce 120 m, tedy šířce ochranného pásma dráhy, které činí ze zákona o drahách u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje. Optimalizace této trati se předpokládá prakticky v současné trase, půjde zejména o úpravu výškových parametrů trati, aby bylo dosaženo rychlosti 110-120km/h. Pořizovatel ZÚR JMK nepředpokládá, že by optimalizace trati ohrozila zastavěné území Lelekovic a upozorňuje na nutnost respektovat ochranné pásmo dráhy při plánování územního rozvoje. Požadavku obce Lelekovice na vymezení koridoru DZ02 v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy, maximálně však v celkové šířce 60m se tedy nevyhovuje.

Každá stavba v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy musí být projednána se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jakožto účastníkem řízení v rámci územního a stavebního řízení vedeného podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Rovněž je nutno projednat stavební činnost nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu, tj. stavby na ohlášení, popř. stavby a činnost nevyžadující ani ohlášení stavebnímu úřadu (v rozsahu dle ust. § 103 stavebního zákona).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky, týkající se koridoru DZ02 – protihlukových opatření uvádíme:

Požadavek obce na doplnění návrhu ZÚR JMK o úkol „Zajistit podmínky pro realizaci protihlukových opatření“ u záměru DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace bere pořizovatel ZÚR JMK na vědomí, neboť

obdobný úkol je v návrhu ZÚR JMK obsažen. V bodě 188 v úkolech pro územní plánování je uvedeno: *b) Zpřesnit a vymezit koridor s ohledem na jeho přepravní funkci, konkurenceschopnost ekologicky šetrnějšího druhu dopravy ve vztahu k silniční dopravě, splnění hlukových limitů veškeré chráněné zástavby a minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I., II. a II. a stupně.*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**054**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55828/2015
Jméno	Ing. Pavla Norková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Brod nad Dyjí**				
Obec / sídlo	Brod nad Dyjí 45, 691 81 Březí u Mikulova				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Brod nad Dyjí schvaluje návrh Zásad územního rozvoje JMK (ZÚR JMK) mimo návrhu vedení trasy Rychlostní silnice R52 ve variantě DS04-B alternativní západní. **Zásadně nesouhlasíme s vedením trasy v koridoru rychlostní silnice R52 ve variantě Alternativní západní.**

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu*

Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**055**	Datum	05.05.2015	Č. j.	55831/2015
Jméno	Ing. Hana Jamborová, starostka				
Právnická osoba	**Město Koryčany**				
Obec / sídlo	Náměstí 401, 768 05 Koryčany				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Město Koryčany podává připomínku k návrhu RDS14-A-I/50 na trasu Střed variantního obchvatu obcí Brankovice, Malinky a Kožušice s odůvodněním:

1. Realizace obchvatu uvedených obcí je součástí technického a dopravního řešení, které by mělo reflektovat v plné šíři potřeby občanů v obcích v regionu bez ohledu na hranice Jihomoravského a Zlínského kraje. Varianta Střed tuto skutečnost zcela opomíjí.

2. V minulosti přirozená provázanost okrajových obcí okresů Kroměříž a Vyškov v otázce zaměstnanosti regionu Koryčansko – Brankovsko je dnes limitována i zrušenou železniční tratí Koryčany – Nemotice a postupnou redukcí autobusových spojů.

3. Varianta Jih s možným napojením města Koryčany na I/50 u Lískovce by výrazně zrychlila denní dopravu občanů do zaměstnání v okresních a krajských městech (Vyškov, Brno, Uherské Hradiště, Zlín). Bylo by možné funkčně provázat Integrované dopravní systémy, což by mělo pozitivní vliv na řešení zaměstnanosti, dojezdu za vzděláním v okrajových obcích obou krajů.

4. Varianta Střed jako tranzitní komunikace na střední a severní Slovensko trvale rozpolcuje dotčené tři obce a omezuje je v rozvoji. Jižní varianta odsouvá dopady shlukem a emisemi mimo zastavěné území a umožňuje zklidnění v obcích a jejich přirozený rozvoj.

5. Varianta Střed neřeší na rozdíl od varianty Jižní odlehčení osobní a tranzitní dopravy přes obce Mouchnice, Nemotice, Snovídky, částečně Nesovice z trasy Koryčany – Brno, Koryčany – Vyškov. Ve jmenovaných obcích by variantou Jih došlo k výraznému snížení emisí a hluku, všechny jsou rozděleny tranzitní komunikací na poloviny a snížení provozu dopravy by mělo dále svůj bezpečnostní efekt.

6. Město Koryčany se významně podílí v rámci Integrovaného záchranného systému hasičskou jednotkou na vyprošťování osob a odstraňování následků dopravních nehod na silnici 1/50 s přesahem mezi kraji od Starých Hutí až do Nesovic, Varianta Jih by na rozdíl od varianty Střed zásah jednotky JPO II urychlila, což by mělo kladný dopad v otázkách bezpečnosti, záchraně lidského života a ochraně zdraví.

Město Koryčany vznese podnět ke svému Krajskému úřadu vdané věci, aby se společně hledalo jiné řešení, než je varianta Střed. V případě prosazení varianty Jižní je město připraveno zpracovat změnu do platného územního plánu, která by tuto skutečnost obsahovala.

S ohledem na shora vznesené připomínky Vás žádáme o jejich zvážení a podporu ve prospěch varianty Jih.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Argumenty uváděné v připomínce města (varianta „Střed“ opomíjí potřeby občanů v obcích v regionu bez ohledu na hranice Jihomoravského a Zlínského kraje, jako tranzitní komunikace na střední a severní Slovensko trvale rozpolcuje dotčené tři obce, omezuje je v rozvoji a neřeší na rozdíl od varianty „Jih“ odlehčení osobní a tranzitní dopravy přes obce Mouchnice, Nemotice, Snovídky, částečně Nesovice; Varianta „Jih“ s možným napojením města Koryčany na I/50 u Lískovce by výrazně zrychlila denní dopravu občanů do zaměstnání v okresních a krajských městech, odsouvá dopady hluku a emisí mimo zastavěné území a umožňuje zklidnění v obcích a jejich přirozený rozvoj), upřednostňující variantu „Jih“ oproti variantě „Střed“, jsou již zohledněny ve vyhodnocení variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. I při zohlednění těchto aspektů v rámci studie byly zpracovatelem vyhodnoceny obě varianty jako srovnatelné; pořizovatel ZÚR JMK proto dospěl k výše uvedenému závěru – budou **ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Připomínka, že se Město Koryčany podílí v rámci Integrovaného záchranného systému hasičskou jednotkou na odstraňování následků dopravních nehod na silnici I/50 a že varianta „Jih“ by na rozdíl od varianty „Střed“ zásah jednotky JPO II urychlila, nesměřuje do oblasti územního plánování, ale kompetence jednotlivých složek Integrovaného záchranného systému (IZS). Návrh ZÚR JMK pouze vymezuje koridory územních rezerv a chrání tím území před změnami, které by mohly znemožnit nebo ztížit přepokládané využití území; prověřování variant dle možných dopadů na kompetence jednotlivých složek IZS je podrobnost, která je mimo rozlišovací

možnosti zásad územního rozvoje. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**056**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55945/2015
Jméno					
Právnická osoba	**OÚ Nemotice**				
Obec / sídlo	Nemotice 66, 683 33 Nemotice				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k ZÚR JMK – obchvat obcí v úseku Brankovice – Kožušice				
Připomínka Připomínka obsahuje pouze výřez mapy se zvýrazněním silnic v prostoru Brankovice – Kožušice, neobsahuje žádný text.					
Vyhodnocení připomínky Připomínka na vědomí. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**057**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55991/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Veřejné logistické centrum (VLC)				
Téma – jiné					
Připomínka V souladu s ustanovením stavebního zákona podávám následující včasné připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, v rozsahu, ve kterém byly elektronicky zveřejněny na Úřední desce. Připomínky se týkají jihovýchodního sektoru města Brna, zejména pak oblasti kolem Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa (BPZ ČT). **Zásadně nesouhlasím, aby ZÚR JMK obsahovaly umístění Veřejného logistického centra v k. ú. Tuřany.** Svůj nesouhlas zdůvodňuji takto: 1.) Realizace dopravního silničního napojení logistického centra je realizována po komunikacích trasovaných urbanizovaným územím s velmi vysokou hustotou obyvatel. 2.) Stávající napojení BPZ ČT na dálnici vykazuje již za stávajících podmínek nevyhovující stav z dopravního hlediska, což bylo jasně prokázáno v projednávání EIA na logistické centrum Amazon. 3.) Ve funkčních plochá pro bydlení na území Slatiny dochází trvale k překračování zákonem stanovených hodnot pro polétavý prach. 4.) Obytná zástavba ve Slatině se nachází v pásmech hluku, která nevyhovují zákonem stanoveným hodnotám akustického tlaku, a to jak pro denní, tak noční dobu. 5.) Parametry podloží v plochách pro výstavbu logistického centra vykazují zhoršenou kvalitu, která nebyla					

v ZÚR zohledněna.

6.) Území vyčleněné pro realizaci logistického centra spadá do III. třídy úrovně životního prostředí, s hodnocením jako prostředí narušené vykazující celkový zhoršující se trend na základě zatížení antropogenní činností do té míry, že dochází k narušení biologické rovnováhy krajiny.

7.) Podklady zveřejněné JMK k ZÚR nevychází z reálného stavu a nemají dostatečnou vypovídací hodnotu, zejména pokud se týká parametrů mapujících stav životního prostředí v připomínkovaných plochách.

8.) Posuzovaný dokument se nezabývá kumulací vlivu logistického centra s ostatními záměry v dané lokalitě již realizovanými.

9.) ZÚR JMK se nezabývá možným vlivem umístění logistického centra v Tuřanech na kvalitu a hladinu zdrojů kvalitních podzemních vod, které se v dané oblasti vyskytují.

10.) Realizace logistického centra nesplňuje požadavky energetického zákona vzhledem k ochranným a bezpečnostním pásmům plynových vedení.

11.) Logistické centrum je v kolizi se vzletovou dráhou letiště Tuřany.

12.) Skutečnost, že návrh logistického centra ignoruje platný právní řád ČR, představuje nerespektování základních lidských práv daných jak Listinou základních lidských práv a svobod, tak Ústavou české republiky.

Vyhodnocení připomínky

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Umístění veřejného logistického centra celostátního významu v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“, pořízená Magistrátem města Brna mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Silniční připojení VLC je na mimoúrovňovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová.

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. 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 míli“) 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. Do odůvodnění ZÚR JMK, do kap. ***G.4.1. Dopravní infrastruktura*** *(k bodům 139 – 140)* je nutno výše uvedené skutečnosti doplnit; rovněž je nutno doplnit odůvodnění, proč je v ZÚR JMK navržena plocha v rozsahu variant A a C dle výše uvedené územní studie,

a doplnit odůvodnění systému nákladní dopravy obsluhující VLC.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. K zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**058**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55992/2015
Jméno	9 obcí				
Právnická osoba	**Obec Blažovice, Obec Dolní Dunajovice, Obec Jinačovice, město Modřice, Obec Moravany, Obec Nebovidy, Obec Ostopovice, Obec Ponětovice a Obec Želešice**				
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné	Společné připomínky				

Společné připomínky

6. K dosavadnímu vývoji pořizování ZÚR JMK a hlavním výhradám k jejich obsahu

Předchozí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále ZÚR JMK), vydané dne 22.9.2011 a zrušené jako celek rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21.6. 2012, č. j.1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů, včetně podatelů, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polétavého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

Nejvyšší správní soud ve výše citovaném rozsudku dospěl k závěru, že vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z roku 2011 na udržitelný rozvoj území a životní prostředí neodpovídalo požadavkům zákona, neboť neobsahovalo řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů, vymezených v ZÚR. Nebylo tedy zřejmé, jaká by byla celková zátěž pro životní prostředí Jihomoravského kraje, a zejména již aktuálně nejzatíženějších oblastí, pokud by byly záměry obsažené v ZÚR JMK realizovány.

7. Požadavky obcí k návrhu zadání ZÚR JMK z roku 2012 a reakce kraje

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelů, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK, jež byly zrušeny soudem. Obce zejména požadovaly, aby došlo k vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné.

Obce výslovně uvedly, že by bylo neracionální a zároveň nezákonné, pokud by nový návrh ZÚR JMK znova vymezil koridory či plochy pro záměry, o nichž by na základě řádně provedeného vyhodnocení měl dostatek informací prokazujících, že nejsou uskutečnitelné, aniž by dále zvyšovaly a zhoršovaly nadlimitní zatížení části

území Jihomoravského kraje. Dále obce uvedly, že by stejně tak bylo v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, a zároveň s požadavkem proporcionality opatření obecné povahy, pokud by vymezení koridorů pro „nerealizovatelné“ záměry blokovalo možnost využití území jednotlivých obcí pro jiné záměry.

S odkazem na judikaturu Ústavního a Nejvyššího správního soudu obce upozornily, že takto je nutno postupovat i ve vztahu k záměrům obsaženým v Politice územního rozvoje ČR, neboť právě na úrovni zásad územního rozvoje je nutno prověřit, zda jsou tyto záměry z hlediska limitů zátěže území přípustné.

Další požadavky obcí se týkaly mj. konkrétního způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK.

Většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadám ZÚR JMK kraj odmítl, buď pro jejich údajnou nadbytečnost, nebo jako jdoucí nad rámec požadavků zákona. Obce v návaznosti na to znova upozornily, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

8. K obsahu aktuálního návrhu ZÚR JMK

Nový návrh ZÚR JMK, zveřejněný na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015, opět vymezuje většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. Vychází tedy ze stejné základní koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, což potvrzuje i odůvodnění návrhu (srov. část G.4.1 tohoto odůvodnění). Pro **rychlostní silnici R43** jsou v úseku Kuřim – Lysice vymezeny 3 varianty („Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“), pro **rychlostní silnici R52** jsou vymezeny varianty „Základní ŘSD“ a „Alternativní, západní“. Dále jsou vymezeny **rychlostní silnice R55, silnice I/38, rychlostní silnice R52/JT, silnice I/40, silnice I/53 a jihovýchodní tangenta.** Předpokládá se **zkapacitnění dálnice D1** ve vymezených úsecích.

Zcela nedořešené pak zůstává centrum Jihomoravského kraje, tedy dopravní situace v Brně a v okolním území. Právě v této oblasti, kde se nachází logický styčný bod většiny existujících i zamýšlených silničních staveb, vymezuje návrh ZÚR JMK pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. Dopravní řešení v této oblasti má být vyřešeno až v budoucnu, na základě *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.*

9. Nesouhlas s obecným vymezením koncepce dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK a způsobem vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území

Návrh ZÚR JMK v předložené podobě považují podatelé, pokud jde o vymezení navržené koncepce páteřní silniční infrastruktury, za vnitřně rozporný, neodpovídající cílům a úkolům územního plánování a zákonnému účelu zásad územního rozvoje a v důsledku toho za nepřijatelný a neschvalitelný.

Na jedné straně, jak již bylo uvedeno, návrh vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice Dia D2, rychlostní silnice R43, tzv. tangenty města Brna) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno výše uvedenou územní studií. S odkazem na větu šestou § 36 odst. 1 stavebního zákona nejsou vlivy částí dopravních staveb, pro něž jsou v této oblasti vymezeny územní rezervy, součástí vyhodnocení návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Právě v této oblasti přitom dochází, a to zejména v důsledku dopravy po stávajících komunikacích, k nejzávažnějšímu zatížení životního prostředí.

Pokud by skutečně platilo, že nové ZÚR JMK nemají závazně vymezit budoucí podobu páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje, znamenal by tento stav nenaplnění základních cílů a úkolů územního plánování na úrovni zásad územního rozvoje. ZÚR JMK by v této podobě v rozporu s § 18 odst. 2 stavebního zákona nezajišťovaly komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Nenaplňovaly by ani úkol vyplývající

z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, tedy stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani navazující úkoly uvedené v písm. c), d) e), h) j) a m) citovaného ustanovení.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani ve vztahu k ZÚR JMK jako celku, by dále nemohl být naplněn úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, vyhovující požadavkům právních předpisů. Předložený návrh by v tomto směru, vzhledem k absenci hodnocení vlivů u úseků dopravních staveb, vymezených jako koridory územních rezerv, zcela nepochybně trpěl ještě zásadnějšími vadami, než ZÚR JMK zrušené rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy (vlivy těchto záměrů na nejzatíženější území kraje by přitom byly zcela zásadní, a zároveň by bez nich celá páteřní dopravní síť byla zcela nefunkční) nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Toto celkové zatížení by navíc nebylo vyhodnoceno ani v budoucnu, při dílčích aktualizacích ZÚR JMK, jimiž by byly jednotlivé územní rezervy měněny na „návrhové" koridory.

Návrh je rovněž v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje podle § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž mají zásady územního rozvoje stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovit požadavky na jejich využití. K ničemu z toho nemůže dojít, pokud chybí jednoznačné rozhodnutí o způsobu řešení páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje. Tímto způsobem rovněž nemůže být naplněn požadavek § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle nějž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Rovněž tyto úkoly nemohou být v žádném případě splněny, jestliže návrh ZÚR JMK neobsahuje ucelenou koncepci řešení dopravy na území kraje.

Navržené „řešení" je podle přesvědčení podatelů rovněž v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteční silniční infrastruktury, která má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatelé v této souvislosti dále poukazují na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Z některých části zveřejněného návrhu ZÚR JMK, konkrétně zejména z části G.4.1 jeho odůvodnění, zároveň jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má „ve skutečnosti" o jím preferované budoucí koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu. Tato koncepce ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené v soudem zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a samozřejmě nemůže fungovat bez své centrální části, v níž návrh „oficiálně" vymezuje pro koridory dopravních staveb územní rezervy a navrhuje prověření územní studií.

Zároveň vymezení „periferních" koridorů navrhovaných záměrů kapacitních silnic, (zejména silnic R52, R55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, pořizovatelem preferovaná „německá" varianta R43 na sever od Kuřimi), a dále ‚jižní tangenta" označená jako „R52/JT", fakticky předurčují, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti" vypadat.

Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, více variant celkových koncepcí rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podatelé jsou přesvědčeni, že mělo zejména dojít k objektivnímu srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako

Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“ a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“. Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska, avšak bez odkazu na konkrétní zdroje dat, z nichž toto srovnání vychází. Bez přesvědčivého odůvodnění, a zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně“ preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. V této souvislosti podatelé poukazují například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM10) měřících stanic v Brně-Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřicí stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jimž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM10 vyšší než	Počet dnů s koncentrací PM10 přesně	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok	Maximální denní průměrná koncentrac	Maximální denní průměrná koncentrace PM10 v procentech
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176%
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176%
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244%
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	363%
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430%
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112.7	225 %
200S	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247%
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219.8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196%
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316%
2010	50		6	PŘEKROČEN	215,7	431%

Údaje z měřící stanice Brno-Bohunice:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM10 vyšlí než	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu	Maxim, denní průměrná koncentrace PM10 µg/m^3	Maxim, denní průměrná koncentrace PM10 v procentech vztažená k platnému
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258%
2012	45	24	PŘEKROČEN	147.3	295%
2013	41	62	PŘEKROČEN	115.5	231%
2014	51		PŘEKROČEN	90.2	184%

Obdobně podatelé poukazují na dlouhodobé překročení nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem z automobilové dopravy v některých částech území Jihomoravského kraje, kde „Koncepční scénář C“ předpokládá realizaci dalších dopravních staveb a tedy i další nárůst zátěže.

Konstatování, že koncepce rozvoje dopravní (silniční) infrastruktury, označená v části G.4.1 návrhu odůvodnění

ZÚR JMK jako Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ by vedla k nadlimitnímu zatížení dotčeného územní, podporují rovněž závěry odborných studií ***‚Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí',*** jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., a ***‚Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“,*** jež je přílohou a podkladem předchozí studie a jejímž autorem je MUDr. Jaroslav Volf, PhD. Studie „***Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000“,*** jejímž autorem je RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. a jež rovněž přílohou a podkladem výše citované studie doc. Martiše, navíc dochází k závěru, že realizací „Koncepčního scénáře C“, tedy koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, vymezené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a implicitně obsažené rovněž v aktuálním návrhu, by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000 než při realizaci „Koncepčního scénáře B“, tedy koncepce obsažené ve studii Ing. Strnada.

Všechny citované studie přikládají podatelé k těmto svým připomínkám.

Návrh ZÚR JMK lze tedy označit jako specifickou formu „salámové metody“, jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě, aniž by tato koncepce jako celek byla projednána a posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů, v souladu s požadavky obsaženými v rozsudku o zrušení předchozích zásad územního rozvoje.

Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný. Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení „oficiální“ koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury na území Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a ekonomické výhodnosti.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA).

10. Závěr a požadavky podatelů

Podatelé proto požadují, aby návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území byly přepracovány tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.

Zároveň musí návrh ZÚR JMK vymezovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, resp. varianty takovéto koncepce, které budou jako celky řádně posouzeny z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladu a dalších aspektu udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů.

Na základě výsledků takového posouzení pak lze v ZÚR JMK vymezit pouze takové dopravní stavby, resp. Takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje.

Přiloženy 3x dokumenty – Posouzení dopravních koncepcí pro JMK a vlivů dopravních koncepcí JMK.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Jde o názor podatelky. K tomu považujeme za důvodné upřesnit následující:

K tvrzenému rozporu ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území Nejvyšší správní soud

(dále také jen NSS) v předmětném rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také rozsudek) v bodě (95) uvádí, cituji: *„Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené ZÚR z uvedených hledisek, avšak porušení navrhovateli uváděných norem neshledal.“ V* následujících článcích rozsudku NSS konstatuje, že *„ust. § 11, 12 odst. 1 a 13 zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti.“* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti.“* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí.“* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“* NSS v rozsudku dále uvádí, že je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu. Aplikaci předmětného principu v případě zásad územního rozvoje vyložil NSS v čl. (103) a násl. kde je uvedeno: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR“… „Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.*

K neposouzení kumulativních a synergických vlivů NSS konstatoval, že v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále také VURÚ (2011) byl dostatečně zjištěn a jasně a přehledně popsán stav životního prostředí včetně jeho složek, které mohou být negativně ovlivněny (bod 77 rozsudku). NSS téma uzavřel tím, že *„úkolem bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit zda neexistují jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly a dále stanovit pravidla pro jejich sledování. Právě ZÚR jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření.“ (*bod 90 rozsudku). VURÚ (2011), konkrétně část SEA (2011), tedy podle NSS neodpovídala požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona a napadené ZÚR tudíž vycházely z neúplně zjištěného skutkového stavu.

Nyní projednávané Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VÚRÚ (2014), zejména část vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí (SEA (2014) předmětný rozsudek plně respektuje, jak je zřejmé zejména ve struktuře tabelární přílohy 2 SEA (2014). Tabelární příloha je sestavena z několika částí, a to části popisné, analytické a hodnotící, přičemž je třeba pracovat se všemi částmi jako celkem. V části „Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy“ jsou v tabulce obsaženy základní údaje o hodnoceném koridoru/ploše a o území, ve kterém je koridor/plocha vymezen(a). V části „Identifikace ovlivnění“ jsou označeny typy (druhy) vlivů, které mohou být vyvolány v důsledku využití koridoru/plochy ve smyslu vymezení dle ZÚR JMK. V části „Vztahy mezi oblastmi“ je vyznačeno, které oblasti/sledovaná témata (podle přílohy stavebního zákona bodu 6) budou prostřednictvím vyvolaného vlivu rovněž ovlivněna. V části „Vyhodnocení identifikovaných vlivů“ je uveden výčet, vyhodnocení, popis a komentář a rozsah/významnost vlivů. V části „Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů“ jsou vymezeny složky životního prostředí, pro

které bylo identifikováno riziko vzniku kumulativního či synergického vlivu a určena významnost tohoto vlivu. V části „Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“ jsou popsána opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, přičemž za kompenzační nebo-li nápravná opatření jsou považována opatření zajišťující obnovení nebo nahrazení životního prostředí a opatření k odstranění vzniklé škody na životním prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a dalších předpisů v návaznosti na § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Hodnocena je rovněž předpokládaná účinnost navrhovaných opatření. V části „Návrh ukazatelů pro sledování vlivu“ je uveden seznam indikátorů s jejichž pomocí lze sledovat kvalitu dané složky životního prostředí. V poslední části „Celkové vyhodnocení záměru“ je uvedeno, zda je využití vymezeného koridoru/plochy možné, případně za jakých podmínek, zda byly či nebyly jeho vyhodnocením shledány vlivy vylučující jeho využití. Podrobněji je metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol včetně tabelárních a grafických příloh obsaženo v Příloze č. 1 „Metodika hodnocení“ oddílu A „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (SEA 2014).

Výstupy ze SEA (2014) zejména navržená opatření jsou promítnuta do návrhu ZÚR JMK v podrobnosti příslušející ZÚR podle stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Požadavek, že *„k zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, požadavky, které směřovaly k odstranění vad ZÚR JMK (2011), jenž byly zrušeny soudem“* je formulován příliš obecně a nevztahuje se k nyní projednávanému Návrhu ZÚR JMK. Veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání nyní pořizovaných ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

e) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky *„…aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR…“* a *„…aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny…“*. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů… odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. K tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.

f) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat“ jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.

g) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo

požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.

h) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR" z roku 2012"*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK". Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů" (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. A to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

Závěrem považujeme za důvodné uvést, že Zadání ZÚR JMK bylo schváleno dne 28.02.2013 na 3. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje usnesením č. 206/13/73 v souladu s § 187 odst. 4 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Jeho nedílnou součástí jsou Příloha č. 1 „Seznam podkladů" a Příloha č. 2 „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Podatelé se domnívají, že centrum Jihomoravského kraje zůstává zcela nedořešené, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území.

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblasti OB3 Brno, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 21). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činnosti, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Podatelé se domnívají, že návrh ZÚR JMK vymezuje pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. K tomu je nutné uvést, že kromě zmíněných územních rezerv návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor kapacitní silniceR43 Kuřim – Lysice, koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor kapacitní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2), koridor pro Jihovýchodní tangentu (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/385 Kuřim, severní obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; III/4171 Šlapanice, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať"); koridor

celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční trati č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční trati č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je nově stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínkám č. 4 a 5 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týkají. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území

stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz podrobněji vypořádání připomínky č. 3. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

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).

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro kapacitní silnici R43 a JZT nikoliv jak se domnívají podatelé k prověřování celkové koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury ta je již v návrhu ZÚR JMK obsažena. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

V současné době není dostatek podkladů pro posouzení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant záměrů, které budou územní studií komplexně posouzeny (dle požadavku přílohy stavebního zákona). Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. U zadání územní studie bude zvažováno, zda budou požadovány imisní modely či bude zpracována rozptylová studie. Součástí územní studie bude i hluková studie. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska

vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr.

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona.

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.

Domněnka podatelů, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

K připomínce, že Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, **více variant celkových koncepcí** rozvoje páteřní silniční infrastruktury uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzován v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*."

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Součástí podání byly jako přílohy předány studie zabývající se porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR ČR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná prověřili

jsme v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR ČR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K namítanému překračování limitů zatížení území uvádíme:

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Kvalita ovzduší a její hodnocení musí vždy vycházet ze zákonných předpokladů a současně musí být přesně prezentována data ze stanic imisního monitoringu a výsledky matematického modelování rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Uvedená data ze stanice Automatického imisního monitoringu stanice Brno Tuřany ne zcela přesně vystihují skutečné údaje použitelné pro hodnocení kvality ovzduší. Je potřeba jednoznačně zdůraznit, že o kvalitě ovzduší regionu více vypovídají roční imisní limity nikoli krátkodobé 24 h průměry. Tyto krátkodobé imisní limity detekují krátkodobé výkyvy v koncentračních úrovních, které jsou do velké míry způsobovány neantropogenními resp. meteorologickými faktory (inverze v zimním období, sucho atp.).

Zásadní pro hodnocení zatížení území jsou tedy dlouhodobé imisní charakteristiky (roční průměry). Ty poskytují informaci o zatížení území s ohledem na dlouhodobý ráz klimatických charakteristik v lokalitě. A to s ohledem na emisní bilanci zdrojů na území Brna a Jihomoravského kraje. Jinak řečeno, imisního limitu buď bude dosaženo, anebo nebude, víceméně za jakýchkoli klimatických podmínek. Prioritou z hlediska vlivu ovzduší na lidskou populaci je řešení problémů dlouhodobých koncentrací (ročních průměrů), protože těm je lidská populace vystavena prakticky trvale. Krátkodobým koncentracím je vystavena „pouze“ v dobách inversí zejména v zimním období.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010 – 2014. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Tab. 2: Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2014

		2010	2011	2012	2013	2014	limit	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[µg/m^3]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	40	18,26	18
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,	94,1	89,3	94,5	84,0	200	95,72	94,1

		7							
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	18	0	0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	40	28,68	26,6
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		**50**	**46**	29	32	19	35	35,2	32
$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	25	20,96	21,1
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	350	61,56	56,7

* počet hodin

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10}, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány. Reprezentativnost této stanice je od 4 do 50 km v závislosti na reliéfu území.

Stávající imisní zatížení ovzduší na základě vymezení území pětiletých průměrů za roky 2009 – 2013:

Stávající imisní zatížení území je lépe hodnotit na základě průměru hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km^2 vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Poslední zveřejněná data jsou za mezidobí 2009 – 2013 a jsou zpřístupněny na internetových stránkách Českého hydrometeorologického ústavu a Jihomoravského kraje pak v rámci mapového portálu –

Data – http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html

Mapa – http://up.kr-jihomoravsky.cz/itc/default.aspx?wmcid=1180&SID=&conf=162

Hodnocení kvality ovzduší na základě dlouhodobějších klouzavých průměrů je vhodnější než opuštěný přístup každoroční aktualizace údajů o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší známých pod zkratkou OZKO. S přijetím nového zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., ve znění p. p. byly pro potřeby hodnocení kvality ovzduší v dotčeném území hodnoceny klouzavé průměry koncentrací za 5 let. Tímto přístupem byly sladěny meziroční výkyvy koncentrací znečišťujících látek a výstupem jsou konkrétní imisní koncentrace a nikoliv pouhá informace o překročení či nepřekročení imisních limitů.

Programy ke zlepšování kvality ovzduší

Z posouzení provedeného v rámci připravovaného Programu ke zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno (je patrné, že problematickými znečišťujícími látkami jsou: dlouhodobě a na území mnoha obcí benzo(a)pyren a částice frakce PM_{10}, místně je překračován imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_X a $PM_{2,5}$. Zatímco problematika znečištění ovzduší částicemi frakce PM_{10} se v průběhu hodnoceného období vyvíjela výrazně dle charakteru klimatických podmínek, škodlivina benzo(a)pyren je problematická prakticky bez ohledu na klimatické faktory. Polétavý prach představuje spolu s na něj navázanými polycyklickými aromatickými uhlovodíky největší problém z hlediska vlivu znečištění ovzduší na lidské zdraví. Jak v případě částic PM_{10}, tak $PM_{2,5}$ je imisní limit překračován zejména na dopravních lokalitách. Stanice, které nejsou přímo ovlivněny dopravou, překračují pouze imisní limit pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10}, a to především v letech, kdy se v zimním období vyskytují delší epizody s nepříznivými meteorologickými a rozptylovými podmínkami.

K překračování imisního limitu pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10} dochází takřka výhradně v chladné části roku po čas topné sezóny (říjen – duben), kdy jsou vlivem vytápění a emisí z lokálních topenišť plošně navýšeny pozaďové koncentrace PM_{10}. Navíc v zimním období dochází často k inverznímu charakteru počasí, vyznačujícím se stabilní atmosférou a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které rovněž významně přispívají ke zvýšeným koncentracím PM_{10}. V případě koncentrací jemnější frakce $PM_{2,5}$ leží riziko překračování

imisního limitu především na dopravních stanicích v centru města.

Návrh PZKO zóny Jihovýchod je zveřejněn na webu MŽP – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_jihovychod

a Návrh PZKO Aglomerace Brno – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_brno

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K namítané „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

K připomínce, že *koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a* ***ekonomické výhodnosti*** uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[*211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.*

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo

nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu."

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Závěrem lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního zákona). V návrh ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce (podrobněji viz výše) a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

Území Jihomoravského kraje je územím, kde se historicky protínají tranzitní trasy ve všech směrech od nepaměti. Pokud se podaří tyto dopravní výkony převést přes území kraje po dostatečných, kvalitních a kapacitně vyhovujících dopravních komunikacích, je nezpochybnitelné, že tímto způsobem budou nejhorší externality dopravy účinně minimalizovány. Současně také dojde ke zlepšení kvality ovzduší v centrální části města Brna a na jihu brněnské aglomerace vhodným trasováním odlehčovacích komunikací křížení dálnic. Tyto nové komunikace ovšem musí být navrženy tak, aby účinně omezovaly a předcházely nadměrným emisím a účinně snížily dopady dopravy na životní prostředí a kvalitu života občanů při respektování všech zásad trvale udržitelného rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**059**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55993/2015
Jméno	Jozef Pavlík, starosta				
Právnická osoba	**Obec Březí**				
Obec / sídlo	Hlavní 113, 691 81 Březí				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Na základě zahájení projednávání návrhu „Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území" Vám tímto zasíláme naše stanovisko k předmětnému záměru:

Obec Březí zásadně nesouhlasí s navrhovanou variantou DS04-B – R 52 – Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, Varianta „Alternativní, západní", situovanou v kat. území Březí u Mikulova a tuto variantu **důrazně odmítá.**

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD" ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**060**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55994/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Veřejné logistické centrum (VLC)				
Téma – jiné					

Připomínka

K Oznámení Připomínek k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, které bylo zveřejněno formou Veřejné vyhlášky ze dne 23. 3. 2015, č. j. JMK 27281/2015, uplatňuji v souladu s ustanovením § 37 stavebního zákona v platném znění, ve stanoveném termínu následující připomínky:

Nesouhlasím, aby v plochách v mezujícím sousedství s katastrálním územím Slatiny byla umístěna návrhová plocha pro realizaci Veřejného logistického centra.

Jedná se o území, ve kterém byla zainvestována plocha 180 ha BPZ Černovická terasa. Výstavba na Černovické

terase byla podmíněna na základě vládního usnesení napojením průmyslových ploch na dálnici D1 novým dálničním sjezdem z ulice Průmyslové. Územní povolení pro tuto stavbu projednávají stavební úřady ve Slatině a Tuřanech přes deset let. Územní řízení bylo obnoveno letos v březnu po pěti letech přerušení. Státní správa přitom neučinila v jednání o stavbě žádný posun. Po obnovení bylo řízení opět přerušeno. Podle závazného stanoviska Ministerstva vnitra není možné stavbu napojení BPZ ČT realizovat, jelikož vykazuje dvě kolizní místa, spočívající v nedodržení zákonem stanovené vzdálenosti, konkrétně mezi MÚK Černovická terasa a MÚK Brno Jih a dále není dodržena předepsaná vzdálenost mezi MÚK Černovická terasa a odpočívkou na D1. Z této situace vyplývá, že státní správa se přes deset let zabývá povolováním dopravní stavby, která je vyprojektována v rozporu s platnými právními předpisy a normami, a tudíž ji není možné bez porušení právního ustanovení realizovat.

Neexistence napojení BPZ Černovická terasa na dálnici D1 nese celou řadu negativních konsekvencí, které mají zejména přímé vstupy do kvality životního prostředí v obytných částech přilehlých městských částí. Největší dopady lze spatřovat na stav životního prostředí ve Slatině. Hygienické limity jsou zde trvale překračovány, jak v oblasti prašnosti, tak hluku. Obyvatelé jsou takto vystaveni nezákonnému stavu.

Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území nerespektuje reálnou situaci na území Slatiny, které je zasaženo neúnosně nad povolenou míru, a to z převážné části z mobilních zdrojů znečištění, jelikož tranzitní doprava, včetně dopravních toků souvisejících s BPZ Černovická terasa, je při neexistenci nové MÚK vedena po dálničním přivaděči na ulici Řipské. Přitom ale kolem ulice Řipské vyčlenilo město Brno plochy pro výstavbu tisíců nových bytů, jejichž obyvatelé tím pádem trvale žijí v hygienicky nevyhovujících podmínkách.

Predikci udržitelnosti dalších dopravně náročných staveb umístěných do této plochy, lze obhájit pouze na základě konkrétních, aktuálně provedených, měření v obytné zástavbě, na základě kterých by byly stanoveny skutečné stávající hladiny akustického tlaku a koncentrací škodlivin v ovzduší.

Předložený návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z tohoto pohledu představuje dokument, který se snaží legalizovat stav, který je již za stávající situace protiprávní.

Vyhodnocení připomínky

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Umístění veřejného logistického centra celostátního významu v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“, pořízená Magistrátem města Brna mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Silniční připojení VLC je na mimoúrovňovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová.

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. 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 míli“) 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. Do odůvodnění ZÚR JMK, do kap. ***G.4.1. Dopravní infrastruktura*** *(k bodům 139 – 140)* je nutno výše uvedené skutečnosti doplnit; rovněž je nutno doplnit odůvodnění, proč je v ZÚR JMK navržena plocha v rozsahu variant A a C dle výše uvedené územní studie, a doplnit odůvodnění systému nákladní dopravy obsluhující VLC.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* může být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. K zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**061**	Datum	06.05.2015	Č. j.	55999/2015
Jméno	Ing. Petr Hanák, starosta				
Právnická osoba	**Obec Hroznová Lhota**				
Obec / sídlo	Hroznová Lhota 170, 696 63				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásada územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínky

Rada obce Hroznová Lhota projednala 13. 4. 2015 návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území vč. podkladových materiálů. K předloženým materiálům máme tyto připomínky:

1. Měla by být nově zařazena rozvojová osa Veselí n. M. – Velká n. V., s podporou dopravních, pracovních funkcí a lepší propojení oblasti Horňácka, která bude navazovat na osou Kyjovskou.

2. Veselí n. M. by mělo být zařazeno jako regionální centrum tj. stejně jako Kyjov a Hodonín (i ve vztahu k velikosti ORP blížící se 40 tis, obv.)

3. Požadujeme doplnění popř. přetrasování regionálních cyklotras spojujících území kolem řeky Moravy s Horňáckem např. trasa podél Veličky, ve směru na Blamici i ve směru na Hroznovou Lhotu. Návrh tras bude upřesněn na dalším jednání v regionu, tak, aby byla řešení reálná např. z důvodů vlastnictví pozemků

4. návrh dopravního napojení ORP, části Horňácko na R/55 jako VPS (trasa Bzenec přívoz východní obchvat Vnorov a část východního obchvatu Veselí ke komunikaci do Blatnice) Současně podáváme připomínku = toto napojení vést v kategorii návrhu, nikoliv rezervy, protože je jedinou variantou napojení vedoucí mimo zastavěné území a mimo ochranná pásma zdrojů pitných vod.

5. do ZÚR začlenit návrh řešení území kolem Baťova kanálu formou územní studie. Hlavním cílem je jednak zachování přírodních a kulturně památkových hodnot, jednak umožnění rozvoje podnikání včetně výstavby potřebné technické infrastruktury navazující na Baťův kanál, která má dopad na cestovní ruch a zaměstnanost

v území.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Pořizovatel ZÚR si je vědom problematiky regionu, proto je Horňácko v ZÚR JMK zařazeno mezi specifické oblasti nadmístního významu s centrem Velká nad Veličkou (N-SOB2). ZÚR JMK nevymezují rozvojové osy tam, kde jsou vymezeny specifické oblasti, tedy oblasti se specifickými hodnotami a problémy. Zařazení mezi specifické oblasti má napomoci řešení socioekonomických aj. problémů Horňácka daných prostorovou odlehlostí regionu vůči krajskému městu. Požadavku na rozvojovou osu Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou se nevyhovuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK požadavku na zařazení Veselí nad Moravou jako regionálního centra vyhovuje.

Veselí nad Moravou je správním centrem (sídlo obecního úřadu obce s rozšířenou působností) a funguje jako autonomní centrum zajišťující všestrannou obslužnost velkého regionu v periferní poloze Jihomoravského kraje. V odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že *vymezením regionálních center se sleduje územní stabilizace středisek regionálních pracovních a obslužných funkcí v rámci příslušných spádových území*, což Veselí nad Moravou bezesporu splňuje. Návrh ZÚR JMK kap. B.5. Centra osídlení a I.1. Výkres uspořádání území kraje bude upraven tak, že Veselí nad Moravou bude navrženo v kategorii regionální centrum.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Návrh ZÚR JMK vychází z platných oborových podkladů a koncepcí. ZÚR navrhují dálkové, mezinárodní a krajské cyklistické koridory z „Programu rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“. V současné době pořizuje Jihomoravský kraj „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023“. Tato koncepce se po schválení stane jedním z podkladů pro budoucí aktualizaci ZÚR. Případné změny cyklotras spojujících okolí řeky Moravy s Horňáckem, budou zapracovány do aktualizace ZÚR.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí. Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel je ve veřejném zájmu a je dotován.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK se seznámil s ideovým návrhem dopravního napojení ORP, části Horňácko na R/55 jako VPS a prověřil, že neexistuje studie, která by požadované propojení řešila. Návrh ZÚR je zpracován s využitím odborných podkladů, dotčené orgány z rezortu dopravy do návrhu ZÚR JMK záměr na dopravní napojení ORP, části Horňácko na R/55 neuplatnily.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

Stavební zákon umožňuje uložit pořízení územní studie v zásadách územního rozvoje, tj. pořizovatel může, ale nemusí této možnosti využít. Územní studii lze v souladu s § 30 odst. 2 stavebního zákona pořídit z vlastního nebo jiného podnětu, tj. nezávisle na tom, zda je či není její pořízení uloženo v zásadách územního rozvoje. Pořizovatel ZÚR JMK vede ideu pořízení územní studie k Baťovu kanálu v patrnosti, nepokládá však za důvodné s ohledem na prioritní potřebu pořízení územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti Brno pořízení dalších studií ukládat jako úkol v ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**062**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56001/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Podle § 48 a 52 stavebního zákona a podle judikátu NSS ze dne 24.10.2007 (č. j. $2A_0$ 2/2007-73 podávám **námitku** jako vlastník dotčených pozemků, jako mezující soused.

S variantou v Boskovické brázdě zásadně nesouhlasím.

Souhlasím s variantou tzv. německou DS01-A ve stopě bystrcké.

Jsem vlastníkem pozemků v kat. území obce Veverské Knínice v počtu 21 ks (v případné trase), jednotlivá čísla neuvádím, které by navržené trasy variant zasáhly buď přímo nebo sousedstvím nebo vzdáleným pozemkem mnou vlastněným.

Další námitky k variantám v Boskovické brázdě (mimo var. německou) uvádím pod písmeny a-p:

a) dopravní problém města Brna je řešen na úkor někoho mimo území města Brna
b) odtoky povrchových vod včetně oplachových vod odtékají vodotečemi primo do Brněnské přehrady
c) dojde ke znehodnocení zdroje pitné vody pro obec Veverské Knínice
d) jako účastník řízení jsem nebyl ke zpracování návrhu přizván ani jsem s nim nebyl seznamován
e) návrh znamená další nevratnou fragmentaci a změnu charakteru území
f) návrh znamená změnu krajinného rázu- zničení klidové zóny Boskovické brázdy
g) návrh znamená zvýšení počtu obyvatel bez řešení infrastruktury např. zásobování
h) návrh znamená zvýšení dopravy a z ní vyplývajících negativ (emise z dopravy)
i) návrh znamená zvýšení hluku ve vnějším prostředí (dnes hluk z Autodromu a D1)
j) návrh znamená zásah do vlastnických práv
k) dojde ke zvýšení zdravotních rizik
l) porušení práva na soukromí
m) porušení práva na příznivé životní podmínky
n) nevratný zábor ZPF, zhoršení podmínek pro hospodaření, rozdělení pozemku, rozdělení katastru
o) zhoršení migrace zvěře a živočichů
p) jednoznačně dojde ke zvýšení investičních nákladů zejména na výkup pozemku
q) nadchody pro zvěř budované při opravě D1 kolidují s návrhy v ZÚR

Vyhodnocení připomínky

K podání uvádí pořizovatel z hlediska procesního (tedy k právu veřejnosti účastnit se procesu pořizování a k možnosti podávání námitek) následující:

Proces pořizování ZÚR JMK, jako územně plánovací dokumentace, je stanoven ve stavebním zákoně. Stavební zákon v rámci tohoto procesu přiznává práva a ukládá povinnosti vyjmenovaným subjektům, které se procesu pořizování zúčastňují. Veřejnosti přiznává právo podávat připomínky a určeným osobám za určených okolností přiznává právo podávat námitky. Dále veřejnosti přiznává právo účastnit se veřejného projednání. Ve zbytku je proces pořizování územně plánovací dokumentace neveřejný.

Proces pořizování ZÚR JMK se nyní nachází ve fázi tzv. „společného jednání“ ve smyslu § 37 stavebního zákona.

V této fázi pořizování § 37 odst. 3 stavebního zákona umožňuje, aby se veřejnost seznámila s návrhem zásad územního rozvoje a vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území, a proto stanoví pořizovateli povinnost jejich doručení prostřednictvím veřejné vyhlášky. Veřejná vyhláška, jejímž prostřednictvím byl zveřejněn Návrh ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území byla doručena prostřednictvím úřední desky KrÚ JMK dne 07.04.2015. K tomuto dni byla ve smyslu stavebního zákona veřejnost seznámena s Návrhem ZÚR JMK a Vyhodnocením vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Pořizovateli ZÚR JMK jsou argumenty uváděné v připomínce (týkající se zejména dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel, ekologické zátěže a změn charakteru území), vesměs známy. Obdobné argumenty, avšak v neprospěch jiných variant, používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané). Lze souhlasit s tím, že problém dopravy na území města Brna nelze řešit na úkor okolních obcí.

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že studie je nezbytná 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 exponovaným okolím města Brna, kde se střetává mnoho veřejných i soukromých zájmů na využití území a záměrů na provedení změn v 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.

Z uvedeného je tedy zřejmé, že rozsah dopadu dopravních záměrů ze ZÚR JMK na Vaše pozemky nelze v současné době objektivně dovodit, a to jak vzhledem k budoucímu upřesňování dopravní koncepce, tak i vzhledem k malé podrobnosti ZÚR JMK (měřítko 1:100 000). Většina hledisek uvedených ve vašich připomínkách však bude reflektována při zpracování výše uvedené územní studie (hluk, zdravotní rizika,

krajinný ráz, fragmentace území,…), a to úměrně její podrobnosti.

K problematice dotčení soukromých zájmů v rámci územního plánování (ve vašem podání např. zásah do vlastnických práv, porušení práva na soukromí) uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**063**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56004/2015
Jméno	Lenka Poláková				
Právnická osoba	**Občanské sdružení obchvat, Stojanová 7, 669 02 Znojmo**				
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout „velký“ obchvat Znojma jako součást kapacitní silnice S8**

Odůvodnění:

Koridor kapacitní komunikace S8 byl v Politice územního rozvoje (PÚR) ČR 2008 vymezen ve směru *Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien).* Toto nebylo řádně respektováno v Návrhu ZÚR zveřejněném v březnu 2015.

Aktualizace PÚR ČR schválená vládou 15. 4. 2015 dále posílila význam této kapacitní komunikace S8 a nové směrování bylo definováno takto: *„(Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (–Wien).“* Vedení kapacitní silnice S8 prostorem znojemské aglomerace vylučuje použít pro silnici S8 více než dvacet let starý koridor navrhovaný pro přeložku silnice 1/38. Tato trasa se již stala anachronismem a není to plnohodnotný obchvat Znojma, naopak je to v řadě lokalit průtah Znojmem. Trasování S8 v trase této dnes již anachronická přeložky by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze; vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Je nutné upozornit, že v oblasti Znojma již opakovaně k porušení zákonných limitů prašnosti v minulých letech došlo.

Je tedy nutné pro S8 vymezit v ZÚR JMK koridor, který bude veden zcela mimo znojemskou aglomeraci, tj. západně od obcí Dobšice, Suchohrdly a Kuchařovice.

2. **Požadujeme, aby nedokončená přeložka 1/38 byla v Návrhu ZÚR reklasifikována na silnici místního významu a navržena jen v trase Znojmo-Přímětice – napojení na 1/53 (dnešní kruhový objezd), a to v trase bez mimoúrovňových křižovatek** ,

Odůvodnění:

Výše uvedený požadavek je plně odůvodněn – viz odůvodnění k připomínce 1. Plánování komunikace mimo úsek uvedený v připomínce 2 by bylo nepřípustným plýtváním veřejnými prostředky. Mimoúrovňové křižovatky

jsou na této komunikaci naprosto neodůvodněné

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2 uvádíme:

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

Z podání není zřejmé, v čem podatel spatřuje posílení významu této kapacitní komunikace. Důvody vymezení záměru Aktualizací č. 1 PÚR ČR nebyly měněny a tudíž ani nemohlo dojít k posílení jejího významu.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

Trasa silnice I/38 je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího" obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán

a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: *„Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení*."

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: *„Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*"

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená od Znojma, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní

rozhodnutí a stavební povolení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**064**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56008/2015
Jméno	Ing. Jaromír Boudný				
Právnická osoba	**Občané pro Znojmo, o. s.**				
Obec / sídlo	Na Vyhlídce, 669 02 Znojmo				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout „velký" obchvat Znojma jako součást kapacitní silnice S8**

Odůvodnění:

Koridor kapacitní komunikace S8 byl v Politice územního rozvoje (PÚR) ČR 2008 vymezen ve směru *Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien).* Toto nebylo řádně respektováno v Návrhu ZÚR zveřejněném v březnu 2015.

Aktualizace PÚR ČR schválená vládou 15. 4. 2015 dále posílila význam této kapacitní komunikace S8 a nové směrování bylo definováno takto: *„(Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (–Wien)."* Vedení kapacitní silnice S8 prostorem znojemské aglomerace vylučuje použít pro silnici S8 více než dvacet let starý koridor navrhovaný pro přeložku silnice 1/38. Tato trasa se již stala anachronismem a není to plnohodnotný obchvat Znojma, naopak je to v řadě lokalit průtah Znojmem. Trasování S8 v trase této dnes již anachronická přeložky by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze; vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Je nutné upozornit, že v oblasti Znojma již opakovaně k porušení zákonných limitů prašnosti v minulých letech došlo.

Je tedy nutné pro S8 vymezit v ZÚR JMK koridor, který bude veden zcela mimo znojemskou aglomeraci, tj. západně od obcí Dobšice, Suchohrdly a Kuchařovice.

2. **Požadujeme, aby nedokončená přeložka 1/38 byla v Návrhu ZÚR reklasifikována na silnici místního významu a navržena jen v trase Znojmo-Přímětice – napojení na 1/53 (dnešní kruhový objezd), a to v trase bez mimoúrovňových křižovatek** ,

Odůvodnění:

Výše uvedený požadavek je plně odůvodněn – viz odůvodnění k připomínce 1. Plánování komunikace mimo úsek uvedený v připomínce 2 by bylo nepřípustným plýtváním veřejnými prostředky. Mimoúrovňové křižovatky jsou na této komunikaci naprosto neodůvodněné

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2 uvádíme:

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

Z podání není zřejmé, v čem podatel spatřuje posílení významu této kapacitní komunikace. Důvody vymezení

záměru Aktualizací č. 1 PÚR ČR nebyly měněny a tudíž ani nemohlo dojít k posílení jejího významu.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

Trasa silnice I/38 je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího" obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: *„Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo*

z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení."

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: *„Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*"

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená od Znojma, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**065**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56028/2015
Jméno	Ing. Pavel Dominik, starosta				
Právnická osoba	**Město Břeclav**				
Obec / sídlo	nám. T.G.Masaryka 3, 690 81 Břeclav				

Téma	
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Připomínky

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování oznámil veřejnou vyhláškou (č. j. JMK 27281/2015 ze dne 23.3.2015), zeje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podle ustanovení § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon) uplatňujeme k výše uvedeným materiálům tyto připomínky:

a)	**K bodu TEE22 – TS 110/22 kV; Břeclav – Poštorná + napojení novým vedením na síť 110 kV uplatňujeme tuto připomínku:** Požadujeme ve výkresech ZÚR JMK upřesnit polohu TEE22 – TS 110/22 kV; Břeclav – Poštorná + napojení novým vedením na síť 110 kV a to tak, aby odpovídala platnému ÚPNSÚ Břeclav, ve kterém je plocha pro rozvodnu el. energie navržena mezi ul. Hájová a areálem Fosfa, akciová společnost.
b)	**K bodu TEP03 – VVTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná uplatňujeme tuto připomínku:** Požadujeme, aby koridor pro WTL plynovod byl zúžen nebo posunut tak, aby se nedotkl a neznemožnil tak jiné uvažované záměry na území Města Břeclav, zejména silniční obchvat města (1/55 a 1/40). Doporučujeme jej upravit tak, aby nezasahoval přes stávající železniční trať Břeclav – Bratislava.
c)	**K bodu RDZ05 – VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien) uplatňujeme tuto připomínku:** Jelikož územní rezerva je ve svých důsledcích určitou obdobou stavební uzávěry, požadujeme rozsah (šířku koridoru) zúžit tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat Břeclavi – 1/55 a 1/40, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova, tzv. malý obchvat spojující ul. Lidická s ul. Stromořadní) na území města.
d)	**K bodu RDZ06 – VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava) uplatňujeme tuto připomínku:** Jelikož územní rezerva je ve svých důsledcích určitou obdobou stavební uzávěry, požadujeme rozsah (šířku koridoru) zúžit tak, aby se nedotkla plánovaných záměrů (silniční obchvat Břeclavi – 1/55 a 1/40, silniční propojka na obchvat z ul. Břetislavova) na území města.
e)	**K bodu RDV02-B – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – Hranice ČR, varianta B Hodonín – hranice ČR / Rakousko uplatňujeme tuto připomínku:** Požadujeme, aby koridor územní rezervy D-O-L byl zúžen nebo posunut tak, aby se nedotkl a neznemožnil tak jiné uvažované záměry na území Města Břeclav, zejména silniční obchvat města (1/55 a 1/40). Doporučujeme jej upravit tak, aby nezasahoval přes stávající železniční trať Břeclav – Bratislava.
f)	**K bodu TEP02 – Podzemní zásobník plynu (PZP) Břeclav včetně VVTL plynovodů uplatňujeme tuto připomínku:** Požadujeme ve výkresech ZÚR JMK upravit trasu koridoru pro WTL plynovody a to tak, že trasa koridoru souběžná s dálnicí D2 bude přesunuta za dálnici (východním směrem). Toto vychází z dohody s Lama Gas & Oil s.r.o (drive Česká naftařská společnost s.r.o.) , která byla navrhovatelem změny č. 10A ÚPNSÚ Břeclav, jež řešila podzemní zásobníky plynu a jejich napojení na tranzitní plynovody. Požadujeme tedy převzít navrhovanou trasu VVTL plynovodu z právě projednávaného ÚP Břeclav.
g)	**K bodu POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka uplatňujeme tuto připomínku:** Požadujeme ve výkresech ZÚR JMK upravit (zmenšit) rozsah společných opatření na vodních tocích Dyje

	a Kyjovka POP04 dle obrázku níže. Část, kterou požadujeme odstranit, prochází zastavěným územím města. Není nám známo, že by byla součástí Studie proveditelnosti přírodě blízkých PPO v povodí Dyje a Kyjovky, kterou si nechalo zpracovat Povodí Moravy společností Poyry Environment, a.s. a VRV Praha a.s.
h)	**K bodu RTEE01 – Sokolnice – hranice ČR / Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV uplatňujeme tuto připomínku:** Navrhovaná trasa koridoru územní rezervy není v souladu se schválenou Aktualizací č.l Politiky územního rozvoje ČR (schválena vládou ČR dne 15.4.2015) neboť není splněna podmínka vyhnout se Lednicko-Valtickému areálu. Lednicko-valtický areál zasahuje na území Města Břeclav do všech jeho katastrů (Charvátská Nová Ves, Poštorná a Břeclav). Pokud má být splněna podmínka vyhnout se Lednicko-Valtickému areálu a zároveň vést trasu k hranicím s Rakouskem mohla by být trasou zasažena pouze východní a nejjižnější část k. ú. Břeclav. Ve východní části k. ú. Břeclav je mnoho limitů, které značně omezují možnost trasování uvažovaného el. vedení např. stávající dálnice D2, silnice 1/55, železniční trať Břeclav – Brno a Břeclav – Přerov, plánovaná R55 a vysokorychlostní trať železnice (VR1). Dále se zde nachází množství inž. sítí, chráněná ložisková území a dobývací prostory a plánované podzemní zásobníky plynu (P14). V právě projednávaném Územním plánu Břeclav jsou v blízkosti dálnice D2 (západně od D2) navrhovány rozvojové plochy výroby. V jižní části k. ú. Břeclav se pak nachází území zařazené do soustavy NATURA 2000 (Ptačí oblast Soutok – Tvrdonicko a evropsky významná lokalita Soutok – Podluží). Dále se jedná o aktivní zónu záplavového území. Současně platný UPNSU Břeclav ani právě projednávaný Územní plán Břeclav s tímto vedením nepočítá. Jelikož je územní rezerva ve svých důsledcích určitou obdobou stavební uzávěry a také z výše uvedených důvodů, požadujeme, aby byla hledána trasa pro koridor dvojitého vedení 400 kV Sokolnice-hranice ČR / Rakousko mimo území Lednicko-valtického areálu (viz Aktualizace č.l PÚR ČR) a aby se nedotkla a neznemožnila tak jiné uvažované záměry na území Města Břeclav (silniční obchvat města – 1/55 a 1/40, projednávané zastavitelné plochy u dálnice D2, plánované podzemní zásobníky plynu, přestavba 1/55 na R55 včetně úpravy křižovatky s D2, koridor úz. rezervy VRT, koridor úz. rezervy D-O-L, WTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná). Doporučujeme tedy prověřit trasu koridoru území rezervy pro vedení WN 400 kV za dálnicí D2 (východně od ní).
i)	**K bodu RTEP04 – WTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – hranice ČR / Rakousko uplatňujeme tuto připomínku:** V souvislosti se schválením Aktualizace č.l Politiky územního rozvoje ČR (schválena vládou ČR dne 15.4.2015) požadujeme tuto územní rezervu ze ZÚR JMK vypustit.
j)	**Dále požadujeme, aby do návrhu ZÚR JMK byla zapracována PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (schválena vládou ČR dne 15.4.2015).**
k)	V návrhu ZÚR JMK není zapracován (zakreslen) **silniční obchvat Města Břeclav (1/55 a 1/40). K** návrhu zadání jsme požadavek na zapracování silničního obchvatu města Břeclav uplatnili (č. j. MUBR 54888/2012 ze dne 5.9.2012). Požadujeme proto, aby v dokumentaci bylo odůvodněno, proč silniční obchvat Města Břeclav není zapracován (zakreslen). Dále požadujeme do dokumentace uvést, že na stavbu obchvatu bylo vydáno územní rozhodnutí. Upozorňujeme, že vydáním územního rozhodnutí na předmětnou stavbu vznikl ze zákona limit – ochranné pásmo silnice I. třídy. Jsme toho názoru, že minimálně tento limit by měl být zakreslen v ZÚR JMK (například jako tzv. jev informativní).
Vyhodnocení připomínek <u>K připomínce pod písm. a) uvádíme:</u> Pořizovatel ZÚR JMK prověřil požadavek města Břeclavi a rozhodl se záměr **TEE22 – TS 110/22 kV; Břeclav –**	

Poštorná + napojení novým vedením na síť 110 kV v návrhu ZÚR JMK přesunout do kap. H.4.

Z návrhu ZÚR JMK (textových i grafických částí) bude záměr TEE22 vypuštěn a textová část návrhu ZÚR JMK bude v kap. H.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí doplněna o specifikaci pro SO ORP Břeclav/obec Břeclav takto: *umístění transformační stanice TS 110/22 kV Břeclav – Poštorná a napojení novým vedením na elektrickou síť 110 kV.*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. b) uvádíme:

Záměr na VVTL plynovod Břeclav – státní hranice ČR / Rakouskou společnosti NET4GAS, s.r.o. (v ZÚR JMK označen **TEP03**) je v prostřednictvím územního plánu Břeclavi dlouhodobě stabilizován. Šířka v ZÚR JMK vymezeného koridoru 320m umožňuje dostatečnou variabilitu umístění plynovodního potrubí i s ohledem na další záměry v exponované jižní části města Břeclavi. V ZÚR JMK vymezený koridor lze v územním plánu města Břeclavi zúžit dle konkrétních podmínek území i jiných záměrů na využití území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. c) a d) uvádíme:

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (295 a 297) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny podmínky pro územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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.“* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu v podrobnějším měřítku než je ZÚR způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. e) uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, úsek Hodonín – hranice ČR je vymezen ve variantách koridoru RDV02-A a RDV02-B. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK (k bodům 306 – 309) je podrobně uvedeno, z jakých podkladů vychází vymezení koridoru – především z dokumentace „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe“ a „Generel dopravy Jihomoravského kraje“. Vedení koridoru vyplývá z těchto projednaných podkladů a nelze jej měnit. Koridor je v návrhu ZÚR JMK vymezený v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy s podmínkou zachování minimální šířky 100 m tak, aby bylo umožněno prověření a umístění záměru ve vymezeném koridoru. **Po dohodě s MD (viz mail ze dne**

23.07.2015) lze vyhovět požadavku. Koridor územní rezervy průplavního spojení bude upraven tak, aby nezasahoval plochu stávající železniční tratě Břeclav – Bratislava. S ohledem na skutečnost, že silniční obchvat Břeclavi (silnice I/55 a I/40) je v platné územně plánovací dokumentaci vymezen severně od stávající železniční tratě Břeclav – Bratislava (tedy z pohledu průplavu za železniční tratí), nebude po úpravě koridoru územní rezervy záměrem průplavního spojení dotčen.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. f) uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK prověřil požadavek města Břeclavi a rozhodl se záměr **TEP02 – Podzemní zásobník plynu (PZP) Břeclav včetně VVTL plynovodů** upravit.

V textových částech návrhu ZÚR JMK se bude záměr nazývat: *TEP02 – Podzemní zásobník plynu (PZP) Břeclav*.

Z textových částí budou vypuštěny požadavky na přípojné VVTL plynovody. Kapitola H.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí bude doplněna o specifikaci pro SO ORP Břeclav/obec Břeclav: *umístění VVTL plynovodů napojujících podzemní zásobníky plynu Břeclav na stávající tranzitní VVTL plynovody.*

Z grafické části ZÚR JMK budou vypuštěny koridory napojovacích VVTL plynovodů k podzemním zásobníkům plynu.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. g) uvádíme:

Město Břeclav identifikovalo chybu ve znázornění navržené plochy pro přírodě blízká protipovodňová opatření POP04 Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka. Připomínce se vyhovuje takto: V **grafické části návrhu ZÚR JMK bude plocha vymezená pro protipovodňová opatření P0P04 Opatření společná na vodních tocích Dyje Kyjovka opravena podle městem poskytnutého zákresu.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. h) uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy Sokolnice – hranice ČR /Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV ozn. RTEE01. V textové části ZÚR JMK I. návrh je uvedena šířka koridoru 600 m, v části k. ú. města je koridor zúžen na 300 m. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR schválené Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15.04.2015 je vymezen koridor pro dvojité vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR /Rakousko vedený mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO) a CHKO Pálava. Úkolem pro územní plánování je pak prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru. **Vzhledem k tomu, že vedení VVN navržené společností Čeps, a.s. nesplňuje podmínku dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR (umístění mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO)), bude územní rezerva z návrhu ZÚR JMK vypuštěna do doby prověření územní studií. V textové části I. návrhu ZÚR JMK v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií,* projektant doplní požadavek na zpracování územní studie, která prověří možnost průchodu vedení VVN mimo LVA a CHKO Pálava. Uložení územní studie promítne projektant také do grafické části návrhu ZÚR JMK.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. i) uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – hranice ČR / Rakousko (RTEP04) v souladu s PÚR ČR 2008. V **rámci projednávání Aktualizace č. 1 PÚR ČR (schválena 15.04.2015) byl záměr přehodnocen a vypuštěn, proto bude územní rezerva z návrhu ZÚR JMK vypuštěna.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. j) uvádíme:

Nejedná se o připomínku věcnou k návrhu ZÚR JMK, nýbrž procesní. K tomu pořizovatel ZÚR JMK považuje za

důvodné objasnit následující: Návrh ZÚR JMK byl odevzdán k projednání podle § 37 stavebního zákona před schválením Aktualizace č. 1. PÚR ČR (APÚR). Byť byly v průběhu pořizování ZÚR JMK práce na aktualizaci politiky územního rozvoje sledovány, APÚR byla schválena až po odevzdání ZÚR JMK, proto nemohla být ZÚR JMK v souladu s APÚR. Pořizovatel tedy v souladu se stavebním zákonem nemá jinou možnost, než návrh ZÚR JMK uvést do souladu s APÚR v rámci úpravy dokumentace pro následné veřejné projednání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pod písm. k) uvádíme:

V Zadání ZÚR JMK je v kap. 7.1 „Dopravní infrastruktura“ v odst. a) Silniční doprava uvedeno cit.: „ V *ZÚR prověřit aktuálnost záměrů silnic I. třídy zejména: obchvat města Břeclavi silnice I/55 z hlediska nadmístního významu.*“

Projektant při zpracování návrhu ZÚR JMK prověřil záměr a v kap. B. Údaje o splnění zadání textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK k obchvatu Břeclavi uvedl cit.: „*Obchvat Břeclavi návrh ZÚR JMK nevymezuje z důvodu pokročilosti přípravy tohoto záměru. Záměr je vymezen v územním plánu Břeclavi*.“

Údaje o splnění zadání textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK k obchvatu Břeclavi budou upraveny následovně: *Záměr obchvat Břeclavi je zdůvodňován primárně odvedením tranzitní dopravy z centra města Břeclavi, nabídkou alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón. Obchvat Břeclavi návrh ZÚR JMK nevymezuje z důvodu, že obchvat řeší místní dopravní problém, je vymezen v územním plánu Břeclavi a bylo na něj vydáno územní rozhodnutí.*

Vzhledem k tomu, že se nejedná o záměr nadmístního významu a záměr je řešen v územním plánu Břeclavi není odůvodněné do návrhu ZÚR JMK zakreslovat pro obchvat ochranné pásma silnice I. třídy. Problematikou vymezení obchvatu Břeclavi v koordinačním výkrese ZÚR JMK se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [393] cit.: „*Důvod uvedení obchvatu Břeclavi v koordinačním výkresu není soudu příliš jasný…Obchvat Břeclavi, na nějž je vydáno územní rozhodnutí, avšak jenž není realizován, nespadá do žádné z obsahových náležitostí koordinačního výkresu*.“

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**066**	Datum	06.05.2015	Č. j.	65033/2015
Jméno	Mgr. Martina Bočková starostka				
Právnická osoba	**Městys Drásov**				
Obec / sídlo	Drásov 61, 664 24 Drásov				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Jako dotčená obec – uplatňujeme níže uvedené připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území

Městys Drásov nepodporuje trasování rychlostní komunikace R43 v těsné blízkosti městyse, tak jak je navrhováno předmětným návrhem zásad územního rozvoje a dává přednost trasování R43 mimo osídlené části. Není-li možná optimálnější varianta a trasování rychlostní komunikace R43 je možné jen a výhradně v trase navrhované v předmětné ZÚR – uplatňujeme tyto námitky:

1. Požadujeme vyjasnit cílový dopravní význam komunikace R43.

2. Realizovat taková opatření, aby nebyla znemožněna dostupnost některých pozemků v katastru městyse

vytvořením bariéry komunikace.

3. Zajistit propojení Drásova s Malhostovicemi a sousedními obcemi.

4. Eliminovat dopady na veřejné zdraví (emise, hluk) realizací ozeleněných protihlukových valů.

5. Umožnit využívání pozemků určených platným územním plánem městyse Drásov k vymezeným účelům.

6. Navrhnout systém protipovodňových opatření ve vazbě na navazující katastrální území. Vytvořit územní podmínky pro realizaci preventivních protipovodňových opatření vhodnou kombinací zásahů v krajině zvyšujících přirozenou akumulaci a retardaci vody v území s technickými opatřeními, snižujícími povodňové průtoky.

7. V případě stanovení ochranného pásma rychlostní komunikace R43 musí být postupováno v souladu s platným územním plánem městyse Drásov. Ochranné pásmo nesmí zasahovat do ploch bydlení v rodinných domech. Opačná situace pak vyvolá ze strany soukromých subjektů oprávněný požadavek na náhradu vzniklé škody.

Vyhodnocení připomínek

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí postoj městyse Drásov k vedení rychlostní silnice R43, který upřednostňuje trasování rychlostní komunikace R43 mimo osídlené části. Pro případ vedení silnice v blízkosti městyse v trase navrhované v ZÚR JMK uplatňuje městys „námitky".

K tomu pořizovatel podotýká, že k datu předmětného podání se proces pořizování ZÚR JMK nachází ve fázi tzv. „společného jednání" ve smyslu § 37 stavebního zákona. Podle druhé věty § 37 odst. 3 stavebního zákona může k návrhu a vyhodnocení každý uplatnit u krajského úřadu písemné „připomínky". Stavební zákon nepřipouští možnost uplatnit „námitky" ve fázi společného jednání. Námitky mohou uplatnit zákonem vyjmenované dotčené osoby teprve v následující fázi pořizování ZÚR JMK, tj. ve fázi tzv. „veřejného projednání" ve smyslu § 39 stavebního zákona. Připomínka podle § 37 stavebního zákona a námitka podle § 39 stavebního zákona jsou dva odlišné procesní instituty a pro jejich účinné uplatnění stavební zákon stanoví odlišné podmínky. Vzhledem k obsahu podání a vzhledem k fázi procesu pořizování ZÚR JMK, ve které bylo uplatněno, bylo předmětné podání jako celek vyhodnoceno jako připomínka podle § 37 odst. 3 stavebního zákona.

Z věcného hlediska je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. S tím je spojena pochopitelná snaha obcí odsunout zejména nadřazenou dopravní síť mimo jejich osídlená území či dokonce zcela mimo správní území.

Veškeré uvedené dopady je však třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava).

Pořizovateli není zcela zřejmé, co je myšleno požadavkem „vyjasnit cílový dopravní význam komunikace R43". Jak je výše uvedeno, byly pro porovnání variant zohledněny jejich stěžejní dopravní aspekty. Primárně je dopravní význam silnice R43 dán tím, že se jedná o záměr, pro nějž je vymezen koridor v Politice územního rozvoje ČR a kterým má dojít k provázání silničních tahů D1 a R35, přičemž je tento tah součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.

Většina ostatních požadavků městyse není řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi bude možné je zohlednit v územním plánu Drásov, resp. územních plánech dotčených obcí (dostupnost pozemků, vzájemné propojení částí obce a sousedních obcí, protipovodňová opatření, stanovení ochranného pásma silnice).

Koridory vymezené v ZÚR JMK v maximální míře respektují zastavěná území a zastavitelné plochy vymezené

v územních plánech obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK. Dopady konkrétní varianty na zastavěná území a zastavitelné plochy obcí a také možnosti eliminace dopadů na veřejné zdraví jsou rovněž problémy řešitelné až při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v územních plánech.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**067**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56034/2015
Jméno	RNDr. Marie Barešová, starostka				
Právnická osoba	**Obec Moravany**				
Obec / sídlo	Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany u Brna				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující **specifické připomínky:**

1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou pro záměr Jihozápadní tangenty (JZT)

Realizací uvedeného záměru kapacitní silniční komunikace by došlo k rozdělení katastru obce touto komunikací, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek v důsledku blízkosti obytné zástavby), ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce a zhoršení dopravní obslužnosti.

Už samotné vymezení územní rezervy (po neznámou dobu) pro uvedený záměr má negativní dopad na území obce a výrazně by omezilo obec v její samosprávě. Vymezením územní rezervy je podatelka významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny, nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky.

Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než záměr výše uvedené dopravní stavby (JZT), a to již ve fázi jejího navrhovaného vymezení jako územní rezervy v návrhu ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů.

2. Podatelka požaduje v návrhu řešení ZÚR JMK zohlednit zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce.

Podatelka požaduje, aby bylo vyhodnoceno, co by pro možnost rozvoje území obce (zejména pro možnost jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě) znamenala fragmentace krajiny a bariéra tvořená stavbou tangenty.

Obcí Moravany v současné době probíhá dvoupruhová silnice III. třídy 15275 a území obce Moravany je již nyní sevřeno ze severu dálnicí Dl a z východu silnicí I/52. V kombinaci s realizací „Jihozápadní tangenty" by tak došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity (konkrétně limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PMıo).

Realizací jihozápadní tangenty by mezi dálnicí Dl a jihozápadní tangentou vznikl úzký pás území o šíři od méně než 1km do 4 km, v němž by zůstalo „uvězněno" území obce Moravany. Území mezi dálnicí D1, rychlostní silnicí R52 a Jihozápadní tangentou, by tak zcela ztratilo svůj rozvojový potenciál, zejména ve vztahu k možnostem příměstského bydlení a rekreace v této oblasti. Jihozápadní tangenta by navíc obyvatelům obce podstatně ztížila přístup do nedalekých lesů v okolí potoka Bobravy, čímž by podstatně omezila rekreační potenciál obce a kvalitu bydlení v obci. Realizací záměru by pro občany obce došlo k zamezení jediného vstupu do přírody.

3. **Podatelka požaduje, aby dopravní řešení obsažené v ZÚR JMK bylo vyvážené ve vztahu ke všem pilířům ZÚR JMK (hospodářský rozvoj x životní prostředí x dopady na obyvatelstvo). Z** důvodů uvedených výše, ve vztahu k území podatelky, tak ve zmíněných společných připomínkách podatelky a dalších obcí, aktuální návrh ZÚR JMK tomuto požadavku nevyhovuje.

4. **Není splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd.** Dopady navržené koncepce páteřní komunikační sítě na silnice nižší třídy nejsou ve zveřejněném návrhu ZÚR JMK dostatečně vyhodnoceny, a to ani v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento aspekt má přitom dopad na desítky dotčených obcí v Jihomoravském kraji a jejich dopravní obslužnost.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2 uvádíme:

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina", 2003" a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna" 2008. JZT, Jižní tangenta (JT) i Jihovýchodní tangenta (JVT) jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v PÚR ČR 2008 i v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1.* Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje", 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury".* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá

prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno mezi R52 a dálnicí D1 s vazbou na Brno.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí.* Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

Shrnutí: S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost

společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tématické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK prověřily záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení. Řešení ZÚR JMK zahrnuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako nejvýhodnější, tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území. K problematice lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) jsou některé záměry vymezeny formou územní rezervy. Za účelem prověření těchto územních rezerv je v ZÚR JMK navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“(viz podrobněji v bodě 1. a 2. podání). Vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověření potřeby a plošných nároků, napomáhají ZÚR JMK k minimalizaci potenciálních střetů a hrozeb a podpoře silných stránek a příležitostí, tj. zvoleným přístupem přispívají k dosažení vyváženosti územního rozvoje Jihomoravského kraje. ZÚR JMK rovněž stanovují řadu opatření pro potlačení nevyváženosti územního rozvoje v území JMK – ve všeobecné rovině v bodech 4) a 8) priorit ÚP, konkrétněji v kap. B. až F. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Připomínka je uplatněna obecně, bez konkrétních příkladů, nelze tedy odpovědět na případné nedostatky při napojení konkrétního území. U navržených záměrů dotýkajících se dálnic a rychlostních silnic je z grafické části zřetelné, že jsou v rámci koridorů pro jednotlivé záměry vyznačeny mimoúrovňové nebo vybrané úrovňové křižovatky, které zabezpečují návaznost těchto komunikací na silnice nižších tříd (krajských silnic). Z grafické části jsou možnosti napojení na síť dálnic a rychlostních silnic zřejmé, každý subjekt mohl uplatnit připomínku k napojení určitého území. Ke konstatování obce, že není *splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd*, pořizovatel uvádí, že není pravdivé.

Pokud se týká záměrů na silnicích I. a II. tříd, jsou v grafické části vymezeny pouze vybrané mimoúrovňové křižovatky pro napojení silnic nižších tříd; u těchto silnic legislativa nepožaduje striktně mimoúrovňová křížení.

Připojení krajských silnic či místních komunikací, které jsou projektantem ZÚR JMK hodnoceny s přihlédnutím k zařazení v Generelu krajských silnic jako silnice místního významu, nelze řešit v ZÚR JMK; ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona záležitosti místního významu řeší územní plán.

K problematice návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd pořizovatel dále uvádí, že jako podklad pro dopravní řešení ZÚR JMK byl v roce 2014 firmou HBH Projekt, spol. s r. o., Brno, zpracován „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (dále dopravní model). Dopraní model řeší silniční síť ve čtyřech základních variantách – A. varianta základní, B. varianta rozvojová – studie Strnad, C. varianta rozvojová – R43 Bystrcká stopa a D. varianta rozvojová – R43 Bítýšská stopa. Dopravní modelování v rámci jednotlivých základních variant probíhalo na celé silniční síti Jihomoravského kraje, tedy včetně silnic II. a III. třídy. Dopravní model výhledové sítě ve všech koncepčních variantách vyhodnotil intenzity dopravy, a to u navrhovaných staveb páteřní komunikační sítě i u sítě krajských silnic II. a III. třídy. Dopravní řešení ZÚR JMK je zpracováno se zohledněním vyhodnocených intenzit dopravy; návaznost páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd je s ohledem na zpracovaný dopravní model nezpochybnitelná.

Pokud se týká dopadu navržené koncepce páteřní sítě na silnice nižší třídy, je nutno konstatovat, že „Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území“ (dále dokumentace vyhodnocení vlivů) řeší komplexně vlivy pořizované dokumentace na území celého kraje, dle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění. Dle legislativy se hodnotí vliv jednotlivých záměrů zejména na území a na obyvatelstvo. Z legislativy není patrné, že se má hodnotit vliv záměrů na silniční síť, ale vždy vliv dopravních záměrů na dotčené území. Takové posouzení je v dokumentaci vyhodnocení vlivů u jednotlivých „návrhových“ záměrů obsaženo, připomínka nemá opodstatnění. K vymezeným územním rezervám dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je na základě principu předběžné opatrnosti chránit území pro další prověřování záměru.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**068**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56067/2015
Jméno	Ing. Magda Kvardová, starostka				
Právnická osoba	**Obec Želešice**				
Obec / sídlo	24. dubna č. 16, 664 43 Želešice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5. 2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující **specifické připomínky:**

1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou pro záměr Jihozápadní tangenty (JZT)

Realizací uvedeného záměru kapacitní silniční komunikace by došlo k rozdělení katastru obce touto komunikací, zhoršení životního prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek v důsledku blízkosti obytné zástavby), ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce a zhoršení dopravní obslužnosti.

Už samotné vymezení územní rezervy (po neznámou dobu) pro uvedený záměr má negativní dopad na území obce a výrazně by omezilo obec v její samosprávě. Vymezením územní rezervy je podatelka významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny, nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky.

Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než záměr výše uvedené dopravní stavby (JZT), a to již ve fázi jejího navrhovaného vymezení jako územní rezervy v návrhu ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů. Dlouhodobá blokace území je pro podatelku neúnosným zásahem do jejích práv.

2. Podatelka požaduje v návrhu řešení ZÚR JMK zohlednit zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce.

Podatelka požaduje, aby bylo vyhodnoceno, co by pro možnost rozvoje území obce (zejména pro možnost jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě – zejména přírodní oblast Želešický hájek) znamenala fragmentace krajiny a bariéra tvořená navrhovanými dopravními stavbami (i těch vymezených jako územní rezerva). Realizací „Jihozápadní tangenty" by došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, které je již v současné době zatíženo hlukem a znečištěním ovzduší, především prachovými částicemi $PM1_0$.

3. Podatelka požaduje, aby dopravní řešení obsažené v ZÚR JMK bylo vyvážené ve vztahu ke všem pilířům ZÚR JMK (hospodářský rozvoj x životní prostředí x dopady na obyvatelstvo).

Z důvodů uvedených výše, ve vztahu k území podatelky, tak ve zmíněných společných připomínkách podatelky a dalších obcí, aktuální návrh ZÚR JMK tomuto požadavku nevyhovuje.

4. Podatelka požaduje, aby ZÚR JMK obsahovala trasu přeložky II/152 ve formě územních rezerv pro veřejně prospěšnou stavbu ve stopě koridoru vytvořeného při JPU v roce 2012 pod č. j.52964/2012 – MZE – 130755 a projektu zpracovaném firmou PUDIS a.s. z 11/2006 č. z. 2 – 9419-001 – 01 dle zadání SUS JMK.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2 uvádíme:

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina", 2003" a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna" 2008. JZT, Jižní tangenta (JT) i Jihovýchodní tangenta (JVT) jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v PÚR ČR 2008 i v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1.* Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje", 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území

metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury“.* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno mezi R52 a dálnicí D1 s vazbou na Brno.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí*. Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická“ (RDS08-A) a var. B „Želešická“ (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit),

nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech" textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK prověřily záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení. Řešení ZÚR JMK zahrnuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako nejvýhodnější, tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území. K problematice lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) jsou některé záměry vymezeny formou územní rezervy. Za účelem prověření těchto územních rezerv je v ZÚR JMK navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno"(viz podrobněji v bodě 1. a 2. podání). Vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověření potřeby a plošných nároků, napomáhají ZÚR JMK k minimalizaci potenciálních střetů a hrozeb a podpoře silných stránek a příležitostí, tj. zvoleným přístupem přispívají k dosažení vyváženosti územního rozvoje Jihomoravského kraje. ZÚR JMK rovněž stanovují řadu opatření pro potlačení nevyváženosti územního rozvoje v území JMK – ve všeobecné rovině v bodech 4) a 8) priorit ÚP, konkrétněji v kap. B. až F. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

K připomínce pod bodem 4. uvádíme, že je zmatečná. Požadavek obce, aby ZÚR JMK obsahovaly *přeložku II/152 ve formě územních rezerv pro veřejně prospěšnou stavbu,* nelze z hlediska legislativy naplnit. Územní

rezerva dle § 36 stavebního zákona pouze chrání vymezené území před činnostmi, které by požadované využití mohly znemožnit nebo ztížit, nelze ji vymezit jako území pro veřejně prospěšnou stavbu. Územní rezerva neumožňuje bez dalšího prověření území a aktualizace (změny) ZÚR realizaci záměru. S ohledem na skutečnost, že záměr obchvatu obce je již upřesněn (je již zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí), zůstává v ZÚR JMK vymezen jako návrhový koridor pro veřejně prospěšnou stavbu.

Dodáváme, že dle odůvodnění ZÚR JMK, str. 133, *ZÚR JMK navrhují koridor pro obchvat Želešic (DS25) dle Generelu krajských silnic a* ***dokumentace pro územní rozhodnutí „II/152 Želešice, obchvat, DÚR, PÚDIS, a. s., 2006“****.* Koridor pro obchvat (veřejně prospěšná stavba) je navržen na základě obcí požadované dokumentace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**069**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56075/2015
Jméno	Eva Mlýnková				
Právnická osoba	**Obec Petrov**				
Obec / sídlo	Petrov 113, 696 65				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

RDS18-A – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta A jižně Petrova RDS18-B – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta B severně Petrova Přes území obci Petrov a Sudoměřice, jež-jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách. I když v platném Územním plánu obce Petrov je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty, protíná zastavěné území výrobního charakteru v jihovýchodní části obce a rovněž je veden v blízkosti památkové rezervace Vinné sklepy Plže. Severní trasa ve variantě B je rovněž podporována dotčeným) obcemi Sudoměřice a Strážnice.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídla (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice –

Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**070**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56210/2015
Jméno					
Právnická osoba	**Possidente a.s.**				
Obec / sídlo	Václavská 237/6, 603 00 Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu formou veřejné vyhlášky, zveřejněné na úřední desce dne 23.3.2015 oznámil zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území s poučením, že ve lhůtě 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky(tedy ve lhůtě 30 dnů následujících po uplynutí patnáctého dne jejího vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje(, podle § 37 odst. 4 stavebního zákona k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území může každý uplatnit u Krajského úřadu Jihomoravského kraje písemné připomínky.

V souladu s tímto poučením podává společnost Possidente, a.s., IČ: 27744558, se sídlem Václavská 237/6, Staré Brno, 603 00 Brno, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně, sp. zn. B 5014, jako budoucí vlastník pozemků

- pare. č. 1624/1- orná půda , způsob ochrany zemědělský půdní fond,
- pare. č. 1624/3- orná půda o výměře 878 m2, způsob ochrany zemědělský půdní fond,
- pare. č. 1624/4- orná půda , způsob ochrany zemědělský půdní fond,
- pare. č. 1624/6- orná půda , způsob ochrany zemědělský půdní fond,
- pare. č. 1690/204- orná půda , způsob ochrany zemědělský půdní fond,
- pare. č. 2092/1- ostatní plocha, způsob využití ostatní komunikace,

vše se nacházející v k. ú. Modřice, obec Modřice **tyto připomínky:**

k části návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, vztahující se k Rychlostní silnici R52/JT , tj.

(90) ZÚR JMK vymezující koridor kapacitní silnice DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) (veřejně prospěšná stavba) takto:

• Vedení koridoru: Rajhrad (stávající R52) – Modřice – Chrlice (MÚK Chrlice II – D2).

• Šířka koridoru: o v proměnlivé šířce 500 – 1200 m.

• Plocha MÚK Modřice, Chrlice II (dálnice D2 – kolektorová s MÚK Chrlice): o součást koridoru. Územní

identifikace:

SO ORP obec Brno, Šlapanice Modřice, Rebešovice, Želešice Židlochovice Popovice, Rajhrad

(91) Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridoru R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území a tyto úkoly pro územní plánování: Požadavky na uspořádání a využití území

a) Vytvořit územní podmínky pro vedení kapacitní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) včetně mimoúrovňových křižovatek a všech souvisejících staveb v návaznostech na stávající R52 Rajhrad – Pohořelice a dálnici D2 s cílem kontinuálního propojení kapacitní sítě mezinárodního a republikového významu a posílení dopravní infrastruktury v dynamicky se rozvíjejícím jižním segmentu metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje 51

b) Minimalizovat negativní vlivy na lidské zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na vlivy záměru na životní prostředí.

c) V návaznosti na R52/JT vytvořit územní podmínky pro navazující silniční infrastrukturu a obsluhu území.

Úkoly pro územní plánování

a) Zpřesnit a vymezit koridor R52/JT v součinnosti s dotčenými orgány státní správy s ohledem na jeho přepravní funkci, požadované technické parametry a návaznosti na koridory navazující silniční sítě.

b) Zpřesnit a vymezit koridor R52/JT s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem

minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II.b stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod.

c) Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru R52/JT v ÚPD města Brna a dotčených obcí.

Koridor dle výkresové části Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území má zasáhnout velmi široké území zemědělské půdy, včetně pozemků, které společnost Possidente, a.s. získala na základě směnné smlouvy do svého vlastnictví. V této souvislosti připomínáme základní charakteristiku zemědělského půdního fondu, kdy zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochrana zemědělského půdního fondu, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí. Výstavbou koridoru by došlo zcela jednoznačně k zásahu do zemědělského půdního fondu, došlo by k ohrožení zdravého životního prostředí v dané oblasti. Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu zcela jednoznačně stanoví, že pro nezemědělské účely je nutno využít především nezemědělskou půdu. Ust. § 5 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stanoví pro územně plánovací činnost povinnost, pro pořizovatele a projektanty územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů řídit se zásadami ochrany zemědělského půdního fondu. Ukládá jim pak povinnost, navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, což se v daném případě nestalo, neboť navrhovaný koridor zasahuje v podstatě a to především plánovaná trasa B, téměř výlučně do zemědělského půdního fondu. Navíc plánovaný koridor je v rozporu s Listinou základních lidských práv a svobod, kdy postihuje vlastníky zemědělské půdy, takovým způsobem, že tito budou zbaveni svého pracovního prostředku, budou zbaveni možnosti zvelebovat svůj majetek a získávat z tohoto majetku prospěch. To vše pak na úkor ztráty vlastnictví k majetku, na který vynaložili nemalé finanční prostředky, kdy konkrétně u společnosti Possidente, a.s. navrhovaná trasa koridoru B, vede středem jejich pozemků.

Z výše popsaného zásadně nesouhlasíme s vedením koridoru rychlostní silnice R52/JT přes své pozemky.

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) v proměnlivé šířce 500 – 1200 m. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh koridoru pro kapacitní silnici je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i na zemědělský půdní fond) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů.

K Vámi namítanému rozporu s Listinou základních lidských práv a svobod je třeba dodat, že v souladu s Listinou základních práv a svobod čl. 11 bod *(4)* je vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen). Zmenšením koridoru bude minimalizován zásah do zemědělského půdního fondu.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**071**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56218/2015
Jméno	Mgr. Ing. Drago Sukalovský				
Právnická osoba	**Město Kuřim**				
Obec / sídlo	Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim				
Téma	Územní studie, silniční doprava, železniční doprava, vodní hospodářství				
Téma – jiné					

Připomínky

Dobrý den,

na základě Vašeho dopisu č. j. JMK 27287/2015 ze dne 23.3.2015 Vám sdělujeme připomínky města Kuřimi k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

Katastrální území města Kuřimi je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno těmito koridory veřejné dopravní, technické infrastruktury a prvky ÚSES:

• DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice

o DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP“, vedení koridoru: MÚK Kuřim – východ – Újezd u Černé Hory – MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota a Újezd u Černé Hory je šířka koridoru 400 m, plocha MÚK Kuřim východ je vymezena obalovou křivkou dvou kružnic o poloměru 300 m

• DS31, návrh, II/385 Kuřim, severní obchvat, šířka koridoru je min. 30 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Čebín, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice a Svinošice je šířka koridoru 200 m

• DZ02, návrh, trať č. 250 Tišnov- Brno, Řečkovice, optimalizace včetně souvisejících staveb, šířka koridoru 120 m

• POT07, návrh, opatření na vodním toku Kuřimka

• RDS01, územní rezerva, R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim

o RDS01-A, varianta Bystrcká, vedení koridoru: D1 (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim, šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice a Troubsko je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-jih a Kuřim-sever je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Moravské Knínice a Troubsko je plocha dána kruhem o poloměru 400

o RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim, šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Moravské Knínice, Veverská Bítýška a Ostrovačice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-sever je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

o RDS01, varianta Optimalizovaná MŽP, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever, v úseku Hvozdec – Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v úseku Čebín s alternativou jižní (RDS01-C/J), šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-východ je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

• RDS12, územní rezerva, I/43 Kuřim, jižní obchvat, vedení koridoru: MÚK Kuřim-jih (R43) – Česká

(I/43 MÚK Česká), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m

• RDS13, územní rezerva, I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění, vedení koridoru. Česká (MÚK) – Kuřim

(MÚK s II/385 Kuřim, severní obchvat-DS31), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m

• K128 MH, K129 MB, K 129 MH nadregionální biokoridory

• RBC 231, RBC 232, RBC JM 09, RBC 236 regionální biocentra

• RK 1466 regionální biokoridor

Katastrální území města Kuřim je dále dotčeno plochou, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

V návrhu ZÚR JMK vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Kuřim je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „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“.

Úkoly územní studie, které se týkají města Kuřim, jsou tyto:

• Prověřit varianty trasování 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.

• Prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály.

Obsahem studie je tedy, alespoň z hlediska Kuřimi, prověření variant vedení rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – dálnice D1.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezení plochy zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie.“

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ v rozsahu, v jakém je navržena. Požadujeme doplnění plochy v severní části města nad plochou DS31 min. po hranice katastru města.

Dále je dotčeno vymezením koridoru DS01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Optimalizovaná MŽP“.

Varianta koridoru R43 DS01-C je jednou ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve dvou dalších variantách: DS01-A, varianta „Německá“ a DS01-B, varianta „Malhostovická“. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: „Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria.“ Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: „Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá“.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. Město Kuřim se plně ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby variantu DSC01-C jako nejvýhodnější nenavrhoval. Upozorňujeme na fakt, že varianta DS01-C je v rozporu s platným územním plánem města Kuřimi a zasahuje do rozvojové plochy D, tedy do tzv. severní průmyslové zóny. Ve svém názoru se opíráme také o Komparativní studii propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřim, která posuzuje severní obchvat města, jenž je součástí koridoru DS01-C. Zde srovnávané indikátory na životní prostředí vycházejí jednoznačně hůře pro severní obchvat než pro jižní – vyšší zábor zemědělského půdního fondu, vliv na faunu a floru, dotčení většího počtu ochranných pásem vodních zdrojů, střet s větším počtem registrovaných krajinných prvků, přechod přes větší počet vodních toků.

Město Kuřim s variantou DSC01-C tedy z výše uvedených důvodů zásadně nesouhlasí.

Dále vymezením koridoru DS31, tj. se severním obchvatem města.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení koridoru zdůvodněno mj. takto: „Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Severní obchvat Kuřimi umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimi".

Město Kuřim považuje uvedené zdůvodnění za nedostatečné. Severní obchvat má své opodstatnění pouze při realizaci varianty C rychlostní silnice R43. Pokud budou vybrány varianty A nebo B, je podstatně logičtější napojit rychlostní silnici R43 na stávající silnici I/43 jižním obchvatem města (koridor územní rezervy RDS12). Jižní varianta je sice tunelová, ale výrazně kratší a především je podstatně šetrnější k životnímu prostředí. Pokud by byla realizována varianta severní, je kromě výstavby obchvatu nutné i zvýšit kapacitu stávající silnice I/43 (v návrhu ZÚR JMK je rozšíření silnice řešeno pouze územní rezervou RDS13), což by přineslo nejen zvýšené investiční náklady, ale i zvýšené zatížení životního prostředí vlivy z dopravy. Realizací severní varianty dojde k obklíčení velké části zastavěného území města dopravními stavbami, přičemž město bude fyzicky odděleno od rekreační a oddechové oblasti Zlobice a negativně bude ovlivněno životní prostředí v rozvíjející se rekreační zóně za Srpkem, která je vyznačena v platném územním plánu města Kuřimi.

Město Kuřim nesouhlasí s vymezením koridoru DS31 a navrhuje jeho odstranění z návrhu ZÚR JMK.

Dále územní rezervou RDS12, jižní obchvat města.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí, že jižní obchvat byl prověřován technickou studií v roce 2009 a následně i její aktualizací v roce 2011. Dále se v odůvodnění uvádí, že pro objektivní posouzení variant severního a jižního obchvatu byla následně zpracována dokumentace Komparativní studie propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřimi.

Z výše uvedených studií vychází závěry hodnocení variant, které jsou uvedeny ve vyhodnocení ZÚR:

- v dopravně inženýrském posouzení výhodnější: varianta jižní
- v územně plánovacím posouzení výhodnější: varianta jižní
- v posouzení vlivů na životní prostředí výhodnější: varianta jižní
- v ekonomickém posouzení výhodnější: varianta jižní.

Město Kuřim se ztotožňuje s hodnocením výhodnosti jižního ochvatu, jak je uvedena v odůvodnění návrhu ZÚR JMK, a tudíž požaduje, aby se nevyčkávalo na řešení další studie a aby byl obchvat do návrhu ZÚR JMK zařazen jako návrhový koridor již nyní.

Dále koridorem DZ02, trať Tišnov- Brno, Řečkovice

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí: „Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru DZ02 je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJDK s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna."

Dále se v odůvodnění uvádí: „Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav."

Výstavba železniční tratě č. 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území města Kuřimi je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán města nenavrhuje žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zapracování do územního plánu by znamenalo výrazný negativní vliv na okolní zástavbu i na vymezené zastavitelné plochy.

Z těchto důvodů město Kuřim požaduje, aby koridor byl ve správním území města vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu.

Dále vymezením plochy POT07, opatření na vodním toku Kuřimka.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí, že jsou navržena technická opatření – poldry na vodních nebo v jejich povodích, což se týká i Kuřimky.

Ve správním území města Kuřimi již byla na Kuřimce vybudována suchá vodní nádrž v lokalitě Záhoří, která chrání zastavěné území města. V územním plánu jsou navrženy další plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi a jinými přírodními katastrofami a pro zvyšování retenčních schopností území. Z územně plánovacího hlediska je tedy protipovodňová ochrana ve správním území města Kuřimi vyřešena.

Vzhledem k tomu, že ÚPO Moravských Knínic obsahuje protipovodňová opatření na vodním toku Kuřimka, navrhujeme prověřit rozsah vymezené plochy POT07 v návrhu ZÚR JMK.

Na závěr navrhujeme doplnit do ZÚR JMK pro upřesnění vztahu mezi ZÚR a ÚPD nižšího stupně pravidlo, že pokud ZÚR územně vymezují koridor či plochu pro řešení záměru, jehož věcné a územní řešení bylo po roce 2007 provedeno v ÚPD nižšího stupně, není tuto dokumentaci nižšího stupně potřebné upravit a územní rozsah pro daný záměr znovu prověřit.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce týkající se územní studie:

Pořizovatel ZÚR JMK považuje požadavek města Kuřim na úpravu vymezení plochy, ve které ZÚR JMK ukládají prověření změn jejího využití **Územní studií nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno** za odůvodněný vzhledem k cílům a úkolům studie a vyhovuje mu. **Vymezení plochy k řešení touto studií bude v grafické části ZÚR JMK upraveno tak, že celé správní území města Kuřim bude do území k řešení územní studií zahrnuto.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se rychlostní silnice R43:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí zásadní nesouhlas města Kuřimi **vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě „Optimalizovaná MŽP" (koridor DS01-C)**.

V reakci na upozornění k rozporu s platným územním plánem Kuřim pořizovatel podotýká, že platné územní plány jednotlivých obcí nejsou pro pořizování ZÚR závazné; naopak platí (dle § 54 stavebního zákona), že je obec povinna uvést do souladu územní plán s územně plánovací dokumentací následně vydanou krajem. Je však třeba uvést, že ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují stávající zastavěná a územními plány vymezená zastavitelná území obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK. Dopady konkrétní varianty na zastavěná území a zastavitelné plochy obcí jsou problémy řešitelné až při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v územních plánech.

Relevantnost komparativní studie (resp. její závěry), o kterou se město Kuřim ve svém postoji opírá, i dalších podkladů, které si pořídilo město Kuřim ve vztahu k možným obchvatům města a silnici R43, zpochybňují četní občané Kuřimi, kteří podali připomínky k projednávanému návrhu ZÚR JMK. Viz např. cit. *„S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim."* nebo *„Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící"*.

Nehledě na to však indikátory dopadů záměru na životní prostředí nemohou být jediným ani převažujícím hlediskem pro výběr varianty jak obchvatu Kuřimi, tak rychlostní silnice R43, se kterou obchvat souvisí (viz např. vybraná hodnotící kritéria v tabulce na str. 102, na kterou je v podání poukazováno).

V každém případě budou potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi (a také jejich

potencionální důsledky) dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz podrobněji k vypořádání připomínky týkající se jižního obchvatu města), a to ze všech relevantních hledisek včetně dopadů na životní prostředí.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stanovisko SEA“), budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

<u>K připomínce týkající se severního obchvatu města:</u>

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas města Kuřimi s **vymezením koridoru DS31, tj. severního obchvatu města.**

S ohledem na dílčí argumenty města Kuřimi je třeba předeslat, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. Fáze, jmenovitě tedy (vedle rychlostní silnice R43) i záměry severního a jižního obchvatu Kuřimi a silnice I/43. Opodstatněnost těchto záměrů a jejich vzájemné vazby z koncepčního hlediska (tedy i „logičnost“) tak byly prověřeny.

Odůvodnění záměru severního obchvatu Kuřimi považuje pořizovatel i vzhledem k výše uvedenému za dostatečné. Části odůvodnění, citované městem Kuřim, předchází věta: *„Přestavba silnice II/385, kromě vlastní problematiky hledání optimální polohy koridoru vůči rozvojovým záměrům města Kuřimi, je podmíněná koordinací s vedením koridoru R43 širším prostorem Kuřimi“*. Vazba na trasu silnice R43 je zde tedy zohledněna.

Jak již bylo zmíněno, jsou dopady záměrů na zastavěná území a zastavitelné plochy dle územního plánu řešitelné (resp. ovlivnitelné) při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v samotném územním plánu. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridorech pro přestavbu krajských tahů silnic II. třídy (kam spadá i záměr severního obchvatu Kuřimi) jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování. Mezi požadavky figuruje cíl zkvalitnění dopravní dostupnosti a obsluhy území a zajištění koordinace a návaznosti koridorů na nadřazenou silniční síť. Úkolem pro územní plánování je především zpřesnit a vymezit jednotlivé koridory diferencovaně s ohledem na jejich přepravní funkci, požadované technické parametry, optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, minimalizaci rozsahu záboru ZPF , zachování funkcí skladebných prvků ÚSES a minimalizaci vlivů na PR Obůrky-Třeštěnec.

Problematika „oddělení“ zastavěné části města Kuřimi od rekreačního či přírodního zázemí vyvstává jak v případě severního, tak i jižního obchvatu, a obě řešení mají v tomto směru negativa, zdůrazňovaná (leckdy odlišně) z pohledu zástupců města i jeho občanů. K tomu citujeme z vícenásobného podání občanů Kuřimi k projednávanému návrhu ZÚR JMK: *„Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.“* Na jiném místě citovaného podání je uvedeno: *„Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším*

faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města".

Je zřejmé, že obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou v lokálním měřítku jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické), neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výsledným uspořádáním silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (podrobněji viz níže ve vyhodnocení připomínky týkající se jižního obchvatu), a to ze všech relevantních hledisek včetně dopadů na životní prostředí.

Území k řešení územní studií bude rozšířeno na celé správní území města Kuřim (viz výše ve vyhodnocení připomínky týkající se územní studie), severní obchvat Kuřimi tedy bude v rámci studie znovu prověřován. Projektant prověří dopad stanoviska SEA na řešení severního obchvatu Kuřimi v ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se jižního obchvatu města:

Požadavku města Kuřimi, aby se nevyčkávalo na řešení studie a aby byl obchvat **jižní obchvat města (vymezený v ZÚR JMK územní rezervou RDS12),** do návrhu ZÚR JMK zařazen jako návrhový koridor již nyní, nelze vyhovět.

Na rozdíl od severního obchvatu Kuřimi, který je dlouhodobě sledován, je jižní obchvat poměrně novým a nesrovnatelně méně odborně studovaným a prověřovaným záměrem. Proto je v návrhu ZÚR JMK jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva. Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Obchvat Kuřimi přitom není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výsledným uspořádáním silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. V každém případě je tedy potřeba prověřit potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi (a také jejich potencionální důsledky) v širších souvislostech a vazbách. K tomu bude sloužit územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", která bude prověřovat předmětné území ze všech relevantních hledisek. 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.

Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o výsledné variantě silnice R43 a obchvatu Kuřimi. Prostřednictvím územní studie bude v měřítku podrobnějším než v ZÚR ověřen a zpřesněn průchod variant 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se trati Tišnov – Brno, Řečkovice:

Požadavku města Kuřimi, aby koridor DZ02, trať Tišnov- Brno, Řečkovice, byl v jeho správním území vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy dle platného územního plánu, se nevyhovuje. Koridor **DZ02** je vymezen pro optimalizaci stávající **trati č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice. V** návrhu ZÚR JMK je koridor vymezen v šířce 120 m, tedy šířce ochranného pásma dráhy, které činí ze zákona o drahách u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje. Optimalizace této trati se předpokládá prakticky v současné trase, půjde zejména o úpravu výškových parametrů trati, aby bylo dosaženo rychlosti 110 – 120km/h. Pořizovatel ZÚR JMK nepředpokládá, že by optimalizace trati ohrozila zastavěné území Kuřimi a upozorňuje na nutnost respektovat ochranné pásmo dráhy při plánování územního rozvoje města.

Každá stavba v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy musí být projednána se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jakožto účastníkem řízení v rámci územního a stavebního řízení vedeného podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Rovněž je nutno projednat stavební činnost nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu, tj. stavby na ohlášení, popř. stavby a činnost nevyžadující ani ohlášení stavebnímu úřadu (v rozsahu dle ust. § 103 stavebního zákona).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce týkající se opatření na vodním toku Kuřimka:

Pořizovatel ZÚR JMK zvážil argumenty města Kuřimi proti návrhu plochy pro technická protipovodňová opatření **POT 07 Opatření na vodním toku Kuřimka** v ZÚR JMK. Vzhledem k obdobným připomínkám obcí Malhostovice a Moravské Knínice, ze kterých rovněž plyne, že protipovodňová ochrana obcí je navržena v územních plánech, případně již částečně realizována, se připomínce vyhovuje tak, že **návrh na technické protipovodňové opatření POT07 Opatření na vodním toku Kuřimka bude z textové i grafické návrhu ZÚR JMK vypuštěn.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**072**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56224/15
Jméno	Ing. Ivo Pospíšil				
Právnická osoba	**Obec Lipůvka**				
Obec / sídlo	Lipůvka 146, 679 22				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Obec Lipůvka na svém zasedám zastupitelstva č. 9/2015 konaného dne 4.5.2015 přijala usnesení k ZÚRJMK, doplněné zdůvodněním:

K záměru výstavby R43/D43 DS01

V souladu s doporučením zpracovatele záměru (na str. 103) se zastupitelstvo obce přiklání ke koncepčnímu scénáři „C“ R43/D43 ve variantě **DS01-A „Německá“,** jak již bylo dlouhodobě předchozími reprezentanty obce deklarováno.

Zdůvodnění:

Řešení obslužnosti území i tranzitní dopravy výstavbou R43 je jediným možným řešením přetížené trasy 1/43 vedoucí zastavěnou částí i katastrálním územím obce Lipůvka.

K záměru územního koridoru- rezerva obchvatu I/43 obcí Lipůvka a Lažany RDS11 (k bodům 265-266)

Zastupitelstvo obce **nesouhlasí** se záměrem zřízení územního koridoru obchvatu obce v poloze RDS11.

Zdůvodnění:

Po realizaci R43 poklesne objem tranzitní dopravy vedený obcemi Lipůvka a Lažany, jak je konstatováno

v záměru. Dále svoji polohou významně omezuje rozvoj obce západním směrem, **je v kolizi se stavbou cyklostezky** Kuřim-Lipůvka, pro kterou je vydané a platné Rozhodnutí o umístění stavby.

Z polohopisného i výškopisného hlediska trasy, by byla realizace obchvatu velmi konstrukčně i finančně složitá a neoprávněná s ohledem na ztrátu dopravního významu. Neexistuje reálný předpoklad, že by se šířkové uspořádání I/43 v obci změnilo a bylo by tedy nutné řešit zkapacitnění stávající trasy. Po vybudování R43 bude I/43 poskytovat dopravní obslužnost pouze obcím mezi MUK Černá Hora a MUK Kuřim. S omezením rychlosti průjezdu v obcích Závist, Milonice, Lažany a Lipůvka (50km/h) je zřejmé, že veškerá dopravní obslužnost před a za uvedenými MUK bude přirozeně vedena po R43 (110-130 km/h).

Vyhodnocení připomínek

K části a) připomínky:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí deklarovanou podporu obce Lipůvka **koncepčnímu scénáři „C" s vedením rychlostní silnice R43 v trase „Německá"**. Ztotožňuje se také s konstatováním, že řešením pro odlehčení přetížené trasy silnice I/43, odvedení tranzitní dopravy a zajištění obslužnosti území je výstavba rychlostní silnice R43.

K části b) připomínky:

Územní rezerva RDS11 pro přeložku silnice I/43 Lipůvka – Lažany s obchvaty sídel bude z návrhu ZÚR JMK vypuštěna. Ředitelství silnic a dálnic ČR pořizuje technickou studii na odstranění dopravních závad na silnici I/43 na území Jihomoravského kraje. V rámci zpracování studie bylo rozhodnuto o vyřazení záměrů, které počítaly s realizací investičně náročných obchvatů obcí Lipůvka, Lažany a Milonice. V této souvislosti lze považovat další sledování územní rezervy RDS 11 v ZÚR JMK za bezpředmětné.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**073**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56284/2015
Jméno	**99 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My níže uvedení a podepsaní občané uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout „velký" obchvat Znojma jako součást kapacitní silnice S8.**

Odůvodnění:

Koridor kapacitní komunikace S8 byl v Politice územního rozvoje (PÚR) ČR 2008 vymezen ve směru *Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien).* Toto nebylo řádně respektováno v Návrhu ZÚR zveřejněném v březnu 2015.

Aktualizace PÚR ČR schválená vládou 15. 4. 2015 dále posílila význam této kapacitní komunikace S8 a nové směrování bylo definováno takto: *„(Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady –D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (–Wien)."* Vedení kapacitní silnice S8 prostorem znojemské aglomerace vylučuje použít pro silnici S8 více než dvacet let starý koridor navrhovaný pro přeložku silnice 1/38. Tato trasa se již stala anachronismem a není to plnohodnotný obchvat Znojma, naopak je to v řadě lokalit průtah Znojmem. Trasování S8 v trase této dnes již anachronické přeložky by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší,

a to v situaci, kdy nelze; vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Je nutné upozornit, že v oblasti Znojma již opakovaně k porušení zákonných limitů prašnosti v minulých letech došlo.

Je tedy nutné pro S8 vymezit v ZÚR JMK koridor, který bude veden zcela mimo znojemskou aglomeraci, tj. západně od obcí Dobšice, Suchohrdly a Kuchařovice.

2. **Požadujeme, aby nedokončená přeložka I/38 byla v Návrhu ZÚR reklasifikována na silnici místního významu a navržena jen v trase Znojmo-Přímětice – napojení na I/53 (dnešní kruhový objezd), a to v trase bez mimoúrovňových křižovatek.**

Odůvodnění:

Výše uvedený požadavek je plně odůvodněn – viz odůvodnění k připomínce 1. Plánování komunikace mimo úsek uvedený v připomínce 2 by bylo nepřípustným plýtváním veřejnými prostředky. Mimoúrovňové křižovatky jsou na této komunikaci naprosto neodůvodněné.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

Z podání není zřejmé, v čem podatel spatřuje posílení významu této kapacitní komunikace. Důvody vymezení záměru Aktualizací č. 1 PÚR ČR nebyly měněny a tudíž ani nemohlo dojít k posílení jejího významu.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

Trasa silnice I/38 je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže

souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího" obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: „*Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení*."

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: „*Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*"

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená od Znojma, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci

komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**074**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56286/2015
Jméno	**70 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My níže uvedení a podepsaní občané uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout „velký" obchvat Znojma jako součást kapacitní silnice S8**

Odůvodnění:

Koridor kapacitní komunikace S8 byl v Politice územního rozvoje (PÚR) ČR 2008 vymezen ve směru *Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien).* Toto nebylo řádně respektováno v Návrhu ZÚR zveřejněném v březnu 2015.

Aktualizace PÚR ČR schválená vládou 15. 4. 2015 dále posílila význam této kapacitní komunikace S8 a nové směrování bylo definováno takto: *„(Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (–Wien)."* Vedení kapacitní silnice S8 prostorem znojemské aglomerace vylučuje použít pro silnici S8 více než dvacet let starý koridor navrhovaný pro přeložku silnice 1/38. Tato trasa se již stala anachronismem a není to plnohodnotný obchvat Znojma, naopak je to v řadě lokalit průtah Znojmem. Trasování S8 v trase této dnes již anachronická přeložky by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze; vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Je nutné upozornit, že v oblasti Znojma již opakovaně k porušení zákonných limitů prašnosti v minulých letech došlo.

Je tedy nutné pro S8 vymezit v ZÚR JMK koridor, který bude veden zcela mimo znojemskou aglomeraci, tj. západně od obcí Dobšice, Suchohrdly a Kuchařovice.

2. **Požadujeme, aby nedokončená přeložka I/38 byla v Návrhu ZÚR reklasifikována na silnici místního významu a navržena jen v trase Znojmo-Přímětice – napojení na I/53 (dnešní kruhový objezd), a to v trase bez mimoúrovňových křižovatek** ,

Odůvodnění:

Výše uvedený požadavek je plně odůvodněn – viz odůvodnění k připomínce 1. Plánování komunikace mimo

úsek uvedený v připomínce 2 by bylo nepřípustným plýtváním veřejnými prostředky. Mimoúrovňové křižovatky jsou na této komunikaci naprosto neodůvodněné.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

Z podání není zřejmé, v čem podatel spatřuje posílení významu této kapacitní komunikace. Důvody vymezení záměru Aktualizací č. 1 PÚR ČR nebyly měněny a tudíž ani nemohlo dojít k posílení jejího významu.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

Trasa silnice I/38 je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího" obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán

a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: *„Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení*."

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: *„Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*"

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená od Znojma, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní

rozhodnutí a stavební povolení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**075**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56301/15
Jméno	Vlastislav Hemzal starosta				
Právnická osoba	**Obec Lažany**				
Obec / sídlo	Obec Lažany, 679 22 Lipůvka				
Téma	Silniční doprava/plynárenství				
Téma – jiné					

Připomínka

Správní území obce Lažany je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice
- DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP“, vedení koridoru: MÚK Kuřim – východ – Újezd u Černé Hory – MÚK Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota a Újezd u Černé Hory je šířka koridoru 400 m
- RDS11, územní rezerva, I/43 Lipůvka – Lažany, přeložka s obchvaty sídel
- TEP05 – WTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, šířka koridoru 320 m

Obec Lažany nesouhlasí s vymezením koridoru DS01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Optimalizovaná MŽP“.

Varianta koridoru R43 DS01-C je jednou ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve variantě DS01-A, zvané „Německá“ a ve variantě DS01-B, zvané „Malhostovická“. V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: „Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru **zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria**.“ Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: „Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA **projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá“**.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Obec Lažany se plně ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby varianta DS01-C byla z návrhu ZÚR JMK vyřazena.**

Lažany jsou v současnosti negativně zasaženy dopravou po silnici I/43, přičemž obec až dosud předpokládala, že silnice R43 bude vedena v trase bývalé německé dálnice. Varianta DS01-C je z hlediska dalšího rozvoje obce zcela nevhodná. V blízkosti navržené trasy DS01-C a TEP05 se nacházejí významné vodní zdroje, které jsou součástí skupinového vodovodu Blansko, jedná se o 3 hloubkové vrty s ochrannými pásmy Trasa DS01-C se navíc prakticky dotýká zastavěného území obce a realizací rychlostní silnice by došlo značnému poškození obytného prostředí západní částí obce a k omezení možností dalšího územního rozvoje. Navíc by došlo k odtržení obce od přirozeného rekreačního zázemí.

Pro obec je důležité snížení zatížení průjezdní dopravou, nikoliv však za cenu, že se ještě větší dopravní zátěž přesune o cca 400 m do dosud nezasažené části obce. Trasa zde musí překonávat výrazné terénní nerovnosti, takže lze očekávat výrazné zvýšení nákladů na výstavbu, např. ve srovnání s variantou A. V případě varianty C je nutné trasu navíc koordinovat s koridorem WTL plynovodu TEP05, který je vymezen západně od zastavěného území obce.

Obec Lažany nesouhlasí s vymezením územní rezervy RDS11 pro obchvat obce. Pro odvedení průjezdní dopravy z obce je klíčová realizace rychlostní silnice R43, nejlépe ve variantě A, čímž by potřeba obchvatu odpadla. Není možné dílčím řešením nahradit chybějící řešení celkové. Trasa RDS01 je navíc v konfliktu se zdroji pitné vody, je vedena v blízkosti zastavěného území a přesunuje negativní vlivy z dopravy do dosud klidové části obce. Stejně jako trasa DS01-C má i obchvat negativní vliv na územní rozvoj obce.

Obec Lažany proto požaduje, aby byla územní rezerva RDS11 z návrhu ZÚR JMK vypuštěna a aby se co nejdřív smysluplně vyřešila výstavba rychlostní silnice R43.

Obec Lažany dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 pro WTL plynovod.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Zvýše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. stavby technické infrastruktury, přičemž zde není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému, resp. bezpečnostnímu pásmu. Pokud je např. pro stavbu plynovodu vymezen koridor v šířce 320 m, znamená to, že plynovod může být umístěn i při okraji koridoru, takže bezpečnostní pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (bezpečnostní pásmo WTL plynovodu je až 160 m od půdorysu plynového zařízení). Pokud je koridor vymezen v blízkosti zastavěného území nebo se dokonce dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území bezpečnostním pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

- šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,
- koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané bezpečnostním pásmem zamýšlené stavby od zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo k jejich negativnímu ovlivnění.

Obec Lažany žádá, aby okraj koridoru TEP05 byl vymezen minimálně ve vzdálenosti 160 m od okraje zastavěného území nebo zastavitelných ploch a rovněž v dostatečné vzdálenosti od významných vodních zdrojů.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce v části a)

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Lažany proti **vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Optimalizovaná MŽP“** prezentované v připomínce a týkající se zejména poškození obytného prostředí západní části obce, omezení možnosti dalšího rozvoje obce, odtržení obce od jejího rekreačního zázemí, konfigurace terénu a blízkosti vodních zdrojů. Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou

přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání obce Lažany tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Je pochopitelné, že kritéria zdůrazňovaná či upřednostňovaná různými subjekty (ať již obcemi, jednotlivými občany či spolky, nebo dotčenými orgány) se liší, neboť jsou ovlivněna mírou a způsobem jejich dotčení soukromými či státem chráněnými zájmy.

Například Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim – Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP“, která je podle vyhodnocení SEA nejpřijatelnější z hlediska vlivů na ovzduší.*“

Naproti tomu Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku uvedlo cit.: *„Ministerstvo dopravy preferuje variantu „německou“. Varianty B „malhostovickou“ a C „optimalizovanou MŽP“ považujeme z dopravního hlediska za méně vhodné.“*

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je prakticky vyloučeno vést dopravu tak, aby na jednu stranu nebyla dotčena urbanizovaná území (aby nedošlo k omezení územního rozvoje některých obcí, k poškození obytného prostředí a souvisejícím negativním vlivům na obyvatele a jejich zdraví – viz připomínka), na druhou stranu aby nedošlo ani k narušení území méně urbanizovaných či neurbanizovaných, která jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kam jistě rovněž není žádoucí (nadřazenou) dopravní síť zavlékat (viz rekreační zázemí obce a vodní zdroje zmíněné v připomínce).

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v části b)

Územní rezerva RDS11 pro přeložku silnice I/43 Lipůvka – Lažany s obchvaty sídel bude z návrhu ZÚR JMK vypuštěna. Ředitelství silnic a dálnic ČR pořizuje technickou studii na odstranění dopravních závad na silnici I/43 na území Jihomoravského kraje. V rámci zpracování studie bylo rozhodnuto o vyřazení záměrů, které počítaly s realizací investičně náročných obchvatů obcí Lipůvka, Lažany a Milonice. V této souvislosti lze považovat další sledování územní rezervy RDS 11 v ZÚR JMK za bezpředmětné.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v části c)

Jak je v připomínce uvedeno, koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR dle stavebního zákona vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zákon však blíže neupravuje, zda a jak má „v ploše vymezené pro umístění vedení technické infrastruktury“ (tedy konkrétně v tomto případě pro umístění vedení VVTL plynovodu) být zohledněno související ochranné či bezpečnostní pásmo.

Záměr VVTL plynovodu je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze

územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován (a tedy i zužován, resp. „odsunut" v rámci rozsahu koridoru ze ZÚR do odlehlejší polohy vůči obci). Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1:100 000. Záměr VVTL plynovodu musí být v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů včetně zajištění ochrany vodních zdrojů. Záměr může být současně umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce, jedná se však v tomto případě o požadavek, který bude uplatněn při upřesňování územních nároků v navazujících dokumentacích. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**076**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56313/2015
Jméno	Jitka Jelínková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Závist**				
Obec / sídlo	Závist ě, 679 22 Lipůvka				
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

Připomínky obce Závist k návrhu Zásad územního rozvoje JMK a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

a)	Po prostudování dostupných podkladu k možnostem trasy plánované rychlostní komunikace R43 preferujeme variantu **DS01-A „Německou".** Odůvodnění: Varianta DS01-B „Malhostovická" má dle našeho názoru devastující vliv na krajinu jako celek. Trasa směřuje do kopcovitého terénu, k jehož překonání jsou pouze v katastru obce Újezd u Černé Hory plánovány tři cca 260 m dlouhé mostní konstrukce, které jsou propojeny cca 25 – 30 m hlubokými zářezy do erozivních svahů. Ze všech zvažovaných variant má nejhorší vliv na ovzduší a lidské zdraví. Vzhledem k umístění obce Závist v kotlině mezi lesy, dojde ke zhoršení kvality ovzduší a životních podmínek i pro naše občany. Jako další nedostatek varianty DS01-B „Malhostovické" pociťujeme finanční náročnost, která bude pravděpodobně výrazně vyšší oproti variantě DS01-A „Německé", a to nejen z hlediska samotných investičních nákladů, ale také z pohledu nákladu provozních nutných na údržbu mostních konstrukcí. Jako vhodnou neshledáváme ani variantu **DS01-C,** která je stejně jako varianta DS01-B „Malhostovická", dle našeho názoru, finančně náročnější než varianta DS01-A „Německá". K. realizaci doporučujeme variantu DS01-A „Německou", a to s přihlédnutím k nejvyšší přepravní účinnosti, včetně „otevřenosti" polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice Dl. ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnoceni SEA. Tato varianta nám přijde i ekonomická po finanční stránce a nejšetrnější k životnímu prostředí. Pro tuto variantu hovoří i skutečnost, že obce Malhostovice a Drásov s variantou DS01-A „Německou"„ souhlasí a ve svých územních plánech s ní již dlouhodobě počítají.
b)	**S ohledem na výše uvedené, apelujeme na zastupitelstvo JMK, aby dostálo své povinnosti stanovené v § 25 odst. 1 zákona 320/2001 Sb. o finanční kontrole, ve znění pozdějších předpisů, a sledovalo při**

	nakládání s veřejnými prostředky maximální kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti, a nebyla vytvořena možnost plýtvat s veřejnými prostředky. Nemůžeme akceptovat stanovisko JMK (odpověď Ing. Antonína Tesaříka na naše stanovisko roku 2014), že tato otázka není v kompetenci JMK a výběr variant a jejich finanční náročnost řeší investor (tj. ŘSD). **Přimlouváme se za to, aby byla provedena odborná srovnávací studie finančních nákladů na variantu „Německou" a "Malhostovickou", a to jak v investičních, tak provozních nákladech.**
c)	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje je povinno v souladu s § 38. odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Plně se ztotožňujeme s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK, preferujeme výběr varianty DS01-A a navrhujeme vyřazení z návrhu ZÚR JMK varianty DS01-B a DS01-C.**

Vyhodnocení připomínek

K části pod písm. a) uvádíme následující:

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Závist proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická" (resp. i variantě „Optimalizovaná MŽP") prezentované v připomínce a týkající se zejména vlivu na krajinu jako celek, průchodnosti území z hlediska konfigurace terénu, dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel. Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání obce Závist tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

K postoji obcí Drásov a Malhostovice ve věci silnice R43 uvádíme, že městys Drásov v aktuálně uplatněném podání *„nepodporuje trasování rychlostní komunikace R43 v těsné blízkosti městyse"* a obec Malhostovice *„naprosto zásadním způsobem nesouhlasí s variantou trasování pojmenovanou jako „Malhostovická"*.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části pod písm. b) uvádíme následující:

Doporučení obce na pořízení odborné srovnávací studie investičních a provozních finančních nákladů na variantu „Německou" a „Malhostovickou" nemůže pořizovatel ZÚR JMK akceptovat, neboť to legislativní rámec neumožňuje. Obsah ZÚR JMK je vázán stavebním zákonem (§ 36 a 37) a jeho prováděcími předpisy (vyhl. č. 500/2006 Sb). *K* otázce povinnosti či možnosti zpracování finančního vyhodnocení v rámci ZÚR JMK se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, kterým bylo zrušeno opatření obecné povahy – ZÚR JMK, jak je citováno níže:

[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou

v tomto ohledu natolik obecným stupněm územně plánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace koncepce pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků na jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části pod písm. c) uvádíme následující:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí, že obec Závist preferuje výběr varianty DS01-A a navrhuje vyřazení variant DS01-B a DS01-C z návrhu ZÚR JMK a odkazuje na text vypořádání připomínky v části bodu a).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**077**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56315/2015
Jméno	Mgr. Vojtěch Pspíšil				
Právnická osoba	**Obec Josefov**				
Obec / sídlo	Hlavní 131, 696 21 Josefov				
Téma	Plynárenství, Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Obec Josefov tímto zasílá připomínky k ZÚR JMK. Připomínky k tématům Plynárenství a Silniční doprava byly zaslány na formuláři do databáze JMK a jsou přílohou tohoto průvodního dopisu. Za kladné vyřízení a zapracování připomínek děkuji.

RTEP03 – VVTL plynovody DN 400 PN 80, DN 250 PN 200, DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice

Přes území obcí Dolní Bojanovice, Josefov, Nový Poddvorov, Prušánky a Starý Poddvorov, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena v návaznosti na politiku územního rozvoje územní rezerva RTEP03 pro koridor VVTL plynovodů. Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 schválila Vláda ČR Politiku územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1 a koridor P11 byl zrušen, požadujeme návrh ZÚR JMK upravit do souladu s touto nadřazenou dokumentací a rovněž zrušit vymezení koridoru RTEP03.

DS06 – R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav

V rámci vymezení návrhového koridoru DS06 pro rychlostní silnici R55 se na k. ú. Lužice v místě křížení silnic I/55 a III/42222 dále neuvažuje se zachováním stávající úrovňové, příp. realizace mimoúrovňové, křižovatky. Z předloženého návrhu ZÚR JMK vyplývá pouze mimoúrovňové křížení silnice III/42222 ve směru Dolní Bojanovice – Lužice přes budoucí silnici R55. Z tohoto důvodu podporujeme alternativní návrh dopravního řešení Obcí Lužice, tj. přeložení silnice III/42222 podél rychlostní silnice R55 s napojením na mimoúrovňovou křižovatku Hodonín – Západ a tím zrušení přemostění silnice R55. Řešení dle předloženého návrhu ZÚR JMK by

představovalo neúměrné navýšení intenzity dopravy přes obec Josefov vedené především z obcí Dolní Bojanovice, Nový Poddvorov, Starý Poddvorov a dalších. Komunikace III. třídy mezi obcemi Josefov a Dolní Bojanovice není na takový provoz přizpůsobena.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce k VVTL plynovodu:

Návrh ZÚR JMK zpřesnil koridor technické infrastruktury P11 VVTL plynovody vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod mezi obcí Dolní Bojanovice – Brumovice, vymezený v PÚR ČR 2008. PÚR ČR je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje JMK.

Podle Ministerstva průmyslu a obchodu vymezení navrhovaného koridoru VVTL pozbylo na aktuálnosti. Koridor technické infrastruktury P11 VVTL byl proto v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva až do doby vyřešení záměru v aktualizaci PÚR ČR 2008. MPO jako dotčený orgán muselo nejprve uplatnit požadavek na vypuštění tohoto záměru v rámci aktualizace PÚR ČR 2008 a následně teprve poté bude možné záměr vypustit také ze ZÚR JMK. PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 byla schválena usnesení Vlády ČR č. 276 ze dne 15.04.2015. Předmětný VVTL plynovod již není v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezen.

V souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 bude koridor územní rezervy VVTL plynovod Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice ozn. RTEP03 z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce k napojení na kapacitní silnici R55:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro kapacitní silnici R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby a plochy MÚK Hodonín-západ kruh o poloměru 325 m.

Alternativní návrh dopravního řešení obcí Lužice je koncipován se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje. Odlišné technické řešení je možné dále prověřovat v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**078**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56377/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

1. Požaduji vypustit z návrhu ZÚR variantu R43 ve vedoucí mezi obcemi Malhostovice a Drásov a rovněž vypustit variantu vedoucí mezi obcemi Malhostovice a Nuzířov.

Odůvodnění:

Obce Malhostovice a Drásov tvoří sídelní celek propojený osvětleným chodníkem, po kterém za příznivého počasí chodí děti do školy. Rozdělení obcí komunikací dálničního typu by značně komplikovalo povinnou školní docházku. Komunikace by zde také procházela v bezprostřední blízkosti existující obytné zástavby a emise (prachové, výfukových zplodin, hlukové i světelné) by měli za následek zhoršení kvality životního prostředí a tím

i kvality života zde žijících lidí.

2. Požaduji, aby trasování R43 bylo posuzováno vzhledem k existujícím rychlostním komunikacím a bylo řešeno včetně napojení na dálniční síť a Brněnský městský okruh.

Odůvodnění:

V případě, že trasa nebude navržena včetně napojení na existující dálniční sít, a stane se, že plánovaná dálnice R43 skončí „v poli", bude veškerá doprava z této dálnice bude projíždět přes obce ležící na trase k nejbližšímu dálničnímu nájezdu nebo na trase k městu Brnu. Dojde tím k nadměrné zátěži komunikací nižších tříd a emisím zhoršujícím životní prostředí i zdravotní stav lidí žijících v postižených obcích.

3. Požaduji, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 obsahovala koridor jak na Svitavy, tak na Moravskou Třebovou.

V aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění.

Vyhodnocení připomínek

K bodu 1. podání:

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas s vedením silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice mezi obcemi Malhostovice a Drásov a mezi obcí Malhostovice a její částí Nuzířov a požadavek na vypuštění těchto variant (odpovídající varianty „Německá" a „Malhostovická") ze ZÚR JMK.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Aspekty dopadů silnice R43 uvedené v podání tedy byly podrobeny uvedeným hodnotícím kritériím.

ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují zastavěné a zastavitelné plochy vymezené v územních plánech dotčených obcí. Koridory a plochy jsou zde však vymezeny v poměrně malé podrobnosti odpovídající měřítku zpracování ZÚR JMK (1:100 000). Propojení společného osídlení mezi obcemi Drásov a Malhostovice (resp. obecně propojení se sousedními obcemi) tedy není záležitost řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi bude možné ji zohlednit v územních plánech dotčených obcí.

Variantní řešení ZÚR JMK podložené SEA hodnocením (resp. hodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území) a výsledky projednání ZÚR JMK jsou ve své podstatě podkladem pro rozhodování Zastupitelstva Jihomoravského kraje jako orgánu územní samosprávy, který tak realizuje právo na samosprávu územního celku a bere tak na sebe i relevantní zodpovědnost.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2. podání:

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze. Přehled záměrů je obsažen v tabulce v kap. G.4.1. textové části II. Odůvodnění, ze které je zřejmé, že byly zohledněny záměry týkající se dálnice a rychlostních silnic.

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

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že územní studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o variantě vedení rychlostní silnice R43. Prostřednictvím územní studie 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. V tomto kontextu bude tedy prověřeno i napojení silnice R43 na dálniční síť a brněnský městský okruh.

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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3. podání:

K výhradám vůči schvalování aktualizace PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů,*

regulačních plánů a pro rozhodování v území"). K zákonnosti procesu pořízení tohoto dokumentu se nepřísluší pořizovateli ZÚR JMK vyjadřovat.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**079**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56459/2015
Jméno	Ing. Bc. Anna Hubáčková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Ratíškovice**				
Obec / sídlo	696 02 Ratíškovice				
Téma					
Téma – jiné	Připomínky obce Ratíškovice k Zásadám územního rozvoje				

Připomínka

Rada Obce Ratíškovice projednala na svém jednání dne 4.5.2015 Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, nemá připomínky k řešení na svém katastru, ale přijala usnesení k dopravnímu řešení křižovatky silnic I/55 a II/432 (Pánov), která je pro obec stěžejní z hlediska napojení na město Hodonín a napojení na Brno, Břeclav a Bratislavu (R55).

Obec Ratíškovice žádá, aby dopravní uzel Pánov – stávající úrovňová křižovatka silnic I/55 a II/432 – byl nejen územní rezervou pro mimoúrovňovou křižovatku, ale byl takto realizován. Návrh pouze mimoúrovňového zúžení značně komplikuje dopravní obslužnost naší obce i obcí sousedních (Milotice, Vacenovice, aj.) a znesnadňuje a prodražuje dostupnost pracovních příležitostí v regionu s velkou mírou nezaměstnanosti.

Z těchto důvodů budeme podporovat žádost města Hodonín na Ministerstvo dopravy ČR o výjimku dle ČSN 73 6101 stavba „R55 Rohatec – Břeclav" – křižovatky Hodonín – východ, Hodonín – sever.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro mimoúrovňovou křižovatku na kapacitní silnici R55 MÚK Hodonín, východ (RDS02) ve vyjádření obce označené jako křižovatka silnic I/55 a II/432. MÚK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

Napojení Hodonína je navrženo třemi mimoúrovňovými křižovatkami, z nichž dvě jsou vymezeny jako návrhové plochy a jedna je vymezena jako územní rezerva. Nejdříve se předpokládá realizace dvou návrhových křižovatek. Dále bude dopravní zatížení Hodonína vyhodnocováno a v případě potřeby bude realizována i třetí křižovatka. S ohledem na přednostní výstavbu dvou návrhových mimoúrovňových křižovatek byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever."

K problematice vymezování MÚK na silnici R55 v úseku Rohatec – Hodonín – Břeclav se vyjádřilo Ministerstvo dopravy ve svém dopise ze dne 12. května 2015 v reakci na žádost města Hodonín o výjimku dle ČSN 73 6101. Ve svém vyjádření MD uvedlo cit.: „ …*Tahová studie R55 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav byla dne 5.2.2015 projednána Centrální komisí MD a schválena v tzv. kombinované variantě, která nepředpokládá realizaci MÚK Hodonín – východ. Důvodem je skutečnost, že i při nerealizaci MÚK Hodonín – východ bude celý předmětný úsek R55 vyžadovat několik výjimek z ČSN 73 6101 ….Kumulování více výjimek v rámci jedné komunikace je přitom velmi negativně vnímáno Ministerstvem vnitra, jakožto dotčeným orgánem ve věcech bezpečnosti silničního provozu na dálnicích a rychlostních silnicích. …S ohledem na plánovanou nerealizaci MÚK Hodonín – východ byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever..."*

Vzhledem ke stanovisku MD jako dotčeného orgánu bude MÚK Hodonín, východ (RDS02) v návrhu ZÚR JMK

i nadále vymezena jako územní rezerva. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**080**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56473/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	jiné				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den,

vzhledem k tomu, že nemohu otevřít a dostat se k formuláři pro elektronické podávání připomínek k ZÚR JMK, tak zasílám svoji připomínku na Vaši mailovou adresu, které je k dispozici. Prosím proto o předání na patřičné místo pro podávání připomínek. Děkuji za ochotu a předání mého názoru.

Připomínka:

Plně souhlasím a ztotožňuji se se všemi připomínkami Města Šlapanice k ZÚR JMK, které vedení města zasílá v připomínkovém řízení na adresu JmK .

Vyhodnocení připomínky:

Pořizovatel pro přehlednost doplňuje připomínky Města Šlapanice k návrhu ZÚR JMK zaslané dne 07.05.2015 na KrÚ JMK a jejich Vyhodnocení.

Připomínky města Šlapanice k návrhu ZÚR JMK

1. Jiné – plochy pro průmysl

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a **požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.**

2. Silniční doprava

DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a záměr RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK.

Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů. Kromě směru Kývalka – Slatina je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části Jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského ze směru Holubice – Slatina, popřípadě i D2 – Slatina.

Zatímco rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR zakresleno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je zakresleno pouze jako plocha územní rezervy.

Zvýšení provozu na komunikacích všech typů je přirozeným důsledkem současného způsobu života a dopadá i bez rozšíření letiště na veškeré komunikace.

Šlapanice jsou obcí s rozšířenou působností, významným zdrojem a cílem cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace, přitom není vyřešeno jejich adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, kde tak dochází ke kongescím, které zdržují i trolejbusy a autobusy MHD, a ke zbytečnému zatěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem a exhalacemi.

Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Požadujeme, aby studie řešila území jižně a jihovýchodně od Brna dopravně jako celek. S komplexním návrhem dopravního řešení souvisí vyhodnocení dopadů tohoto řešení.

Uvedení některých silnic včetně rozšíření D1 Slatina – Holubice pouze jako koridory územní rezervy se jeví jako naprosto nedostatečné.

3. Silniční doprava

DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami.

Městem Šlapanice neprochází žádný významný silniční tah, na intenzitách dopravy mají klíčový podíl doprava zdrojová, cílová a vnitroměstská. V blízkosti obchvatu byla postavena nová obytná čtvrť Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny (navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato dopravu bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny). Bylo by proto vhodné prověřit, zda je desítky let starý záměr obchvatu v této podobě stále účelný a zda neexistuje vhodnější varianta.

Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a následného zařazení obchvatu Šlapanic do aktualizace ZÚR JMK.

4. Silniční doprava

DS33 – III/15286 Brno, Slatina, (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS33 – III/15286 Slatina, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti ploch, jejichž funkční využití je určeno jako plochy BO – plochy obecného bydlení v rodinných domech.

Navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato doprava bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny se všemi negativními důsledky – kongesce, zpožďování spojů MHD, obtěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem, exhalacemi

Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu městské části Brno Slatina (záměr DS33), prověřit koncepci obchvatu (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), prodloužení o úsek mezi ulicemi Šlapanice a Řípská (k MUK Brno- Slatina) zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a následného zařazení obchvatu Slatiny do aktualizace ZÚR JMK.

5. Silniční doprava

RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice

ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru o šířce 300 m, minimálně 30 m, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť.

Zároveň ZÚR JMK na rozdíl od předchozího, soudem zrušeného návrhu ZÚR, neobsahují žádné rozsáhlé plochy pro průmyslovou výrobu v jižní a jihovýchodní části města Brna a ve městě Šlapanice, což je jednoznačně

pozitivní úprava návrhu ZÚR.

Vzhledem k nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice, neboť v území nepřibydou zvýšené nároky na dopravu nadmístního významu, obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště.

Vzhledem k tomu **požadujeme, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice a** zůstal ponechán pouze záměr DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany (veřejně prospěšná stavba).

Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

6. Letecká doprava

DL01 Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany

Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách, zejména na dálnici D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů.

Podle návrhu ZÚR je rozšíření ploch letiště podmíněno rozšířením D1 v úseku Kývalka – Slatina. Rozšíření není podmíněno rozšířením D1 v úseku Slatina – Holubice a to přes to, že tato trasa je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského.

Z tohoto důvodu **požadujeme stanovit do podmínek etapizace nejen rozšíření D1 v úseku Kývalka – Slatina, ale také v úseku Slatina – Holubice.**

7. Cyklistická doprava

Město Šlapanice eviduje zvýšený zájem občanů o cyklodopravu nejen v její rekreační formě, ale stále více i jako formu dopravy pro dojíždění do zaměstnání a to zejména ve směru na město Brno.

Mezi jednotlivými sídly dnes neexistují bezpečné spojnice pro cyklisty a pěší, ti jsou nuceni využívat frekventované silnice, případně jezdit velkou oklikou např. po polních cestách či rekreačních cyklostezkách. Zcela chybí koncepce výstavby dopravních cyklostezek. Je potřebná koordinace záměrů v širším území, než je schopen vyřešit územní plán jedné obce.

Město Šlapanice požaduje rozšířit úkoly „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ o prověření vzájemného propojení sídel metropolitní rozvojové oblasti Brno sítí dopravních cyklostezek vhodných pro denní dojížďku obyvatel např. do škol a za prací.

8. Jiné – suburbanizace

Neřízená rezidenční i komerční suburbanizace v obcích v okolí Brna (zejména v obcích bez napojení na železnici) má za následek zatěžování okolního území silniční dopravou. Suburbánní výstavba v jedné obci zatěžuje zejména sousední obce. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit separátně v jednotlivých ÚP obcí, je potřebná vzájemná koordinace = suburbanizace musí být řešena na úrovni ZÚR.

Město Šlapanice požaduje, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

9. Jiné – kompenzace

Rozšíření dálnice D1, obchvaty sídel, nová trasa železniční dopravy, rozšíření letiště, trafostanice jsou záměry, které obecně budou mít dopady na životní prostředí. Požadujeme, aby návrh ZÚR respektoval naplnění cílů a záměrů územního plánování, zejména s důrazem na cíl spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který

uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Chápeme, že uvedené stavby jsou zamýšleny ve veřejném zájmu a že většinu negativních dopadů zejména hlukového zatížení nelze přímo eliminovat, **považujeme však za žádoucí zkvalitnit kompenzacemi podmínky každodenního života občanů.** Kompenzace v této oblasti by měly být směřovány do zlepšení životního prostředí a navíc do zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat. Požadavku města Šlapanice se vyhovuje: ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu oblasti Šlapanice-Tuřany.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Město Šlapanice ve své připomínce uvádí, že modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany s sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1, a to i ze směru Holubice – Slatina. Dále uvádí, že rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR JMK vymezeno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je vymezeno pouze jako plocha územní rezervy, což se jeví městu Šlapanice jako nedostatečné.

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Město Šlapanice v připomínce č. 2 dále uvádí, že jako významný zdroj a cíl cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace nemá vyřešeno adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, což je nevyhovující napojení. Město Šlapanice proto požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Pořizovatel se po zvážení všech okolností týkajících se řešení dopravy v prostoru města Šlapanice a po konzultacích se zástupci Města Šlapanice (dne 24.08.2015) rozhodl **do úkolů územní studie, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplnit úkol – prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z následujících požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. V připomínce se uvádí, že obchvat neřeší napojení Šlapanic na dálnici ani ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa. Pořizovatel uvádí, že toto není úkolem obchvatu Slatiny; ten má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V **návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.**

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2

(tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6 uvádíme:

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 uvádíme:

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" plyne, že bude řešit zejména pozemní komunikace nadmístního významu. Území řešené územní studií zahrne cca 50 obcí, v měřítku územní studie tudíž nebude možné řešit síť cyklostezek mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl denní dojížďky za prací a do škol v metropolitním regionu – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohla být regionální síť cyklostezek napojena.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023". Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8 uvádíme:

ZÚR nedisponuje nástroji pro regulování rozvoje obcí vč. omezení rozvoje bydlení v okolí Brna. Územní plánování pouze koordinuje využití a uspořádání území při respektování vlastnických vztahů a veřejných i soukromých zájmů na využití území.

Suburbanizace je zákonitým procesem spjatým se zvyšující se životní úrovní obyvatelstva. Plochy sídel vždy narůstaly. Prostorové nároky lidí s rostoucí životní úrovní rostou, lidé investují do kvalitnějšího bydlení a rozmanitější spotřeby, což generuje územní nároky. Není možné bránit rozšiřování zastavěného území sídel.

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. Projektanti jsou odborně kvalifikováni, měli by působit jako konzultanti obecních zastupitelstev v průběhu zpracování územních plánů i poté, a vysvětlovat jim úskalí podlehnutí developerským a spekulativním tlakům. 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, což znamená chovat se jako dobrý hospodář, zejména uvážlivě nakládat s půdou. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje: aby se urbanizovaná krajina stala symbiózou civilizačních vymožeností a kultivované přírody.

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. Prostřednictvím změny územního plánu se pak zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9 uvádíme:

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v obecné rovině ust. § 18 a§ 19 stavebního zákona. Tyto cíle a úkoly jsou konkretizovány v ZÚR JMK jednak principy/zásadami obecnými, vyjádřenými zejména v kap. A, E a F I. Návrhu ZÚR JMK, a jednak principy/zásadami individuálními, vyjádřenými *„požadavky na uspořádání území"* a *„úkoly pro územní plánování"* u jednotlivých konkrétních záměrů v ostatních kapitolách (zejména v kapitole D) I. Návrhu ZÚR JMK. Projednávaná dokumentace jako celek tedy v souladu se stavebním zákonem primárně vytváří, v podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje, předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

Podle bodu 6 Přílohy stavebního zákona mezi složky životního prostředí, na které se posuzují vlivy územně plánovací dokumentace, patří (právě s ohledem na dopady do každodenního života obyvatel) ovzduší, obyvatelstvo a lidské zdraví. Toto ostatně dokládá Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK (tj. včetně i všech záměrů v nich obsažených) na udržitelný rozvoj území (VURU), které je zpracováno v souladu s platnou legislativou a respektuje rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526, kterým soud vyložil posuzování kumulativních a synergických vlivů. Zejména je to zřejmé v části vyhodnocující vlivy na životní prostředí (SEA) a ve struktuře její přílohy č. 2 „Hodnocení záměrů".

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou obsažena v kapitole A.8 SEA a to ve třech kategoriích – opatření koncepční, společná a projektová. „Opatření koncepční" jsou opatřeními k výběru variant. „Opatření společná" jsou opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů pro upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace. Tyto dvě kategorie jsou „základem" promítnutých relevantních opatření do návrhu ZÚR JMK,

zejména do *„úkolů pro územní plánování“* uvedených u jednotlivých záměrů. Třetí kategorie „opatření projektová“ jsou doporučeními pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně projektové „EIA“. Smyslem je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné v následných fázích projektové přípravy věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Vlastní opatření vážicí se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury jsou uvedena v příloze č. 2 SEA.

ZÚR JMK tak v souladu s platnou legislativou přispívají k vytváření územních podmínek pro zkvalitňování života obyvatel Jihomoravského kraje, které mohou být v navazujících procesech/řízeních využity jednak orgány životního prostředí pro zlepšení stavu životního prostředí, jednak orgány dopravními pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury a v neposlední řadě orgány ochrany veřejného zdraví k minimalizaci dopadů na obyvatelstvo.

Samotné zkvalitnění podmínek každodenního života občanů kompenzacemi směřujícími do zlepšení životního prostředí a zlepšení stavu dopravní infrastruktury ZÚR JMK nepřísluší, neboť ZÚR jsou v souladu s § 36 stavebního zákona nástrojem územního plánování, kterým kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území s ohledem na územní podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. ZÚR JMK tudíž oblast kompenzací řeší v maximální možné míře, kterou strategické posuzování vlivu na životní prostředí v oblasti územního plánování umožňuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**081**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56477/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Denně mě projíždí 3.5 m od oken cca 25 000 motorových vozidel. I když moje okna jsou vyměněny za nová proti hluku, toto nestačí zachytit nadměrný hluk šířící se z projíždějících vozidel. Není možné větrat z důvodu nadměrného hluku, nadlimitních výfukových splodin a neúnosné prašnosti. Tyto skutečnosti každoročně zhoršují naše životní prostředí. Severní obchvat díky převážnému severnímu proudění větrů, nejeví se jako nejlepší. Podle nejen mnou získaných informací je výhodnější jižní obchvat, jak potvrzují studie, které jsou k dispozici na MěÚ Kuřim a úřadu JMK v Brně. Petici za realizaci JIŽNÍHO OBCHVATU v Kuřimi podepsalo více než 2 500 dospělých občanů.

Vyhodnocení připomínky

Problematika nadměrné dopravy a souvisejícího hlukového zatížení v Kuřimi je pořizovateli ZÚR JMK známa, včetně existence iniciativ za realizaci jižního obchvatu Kuřimi. Existují však i iniciativy opačné, zejména ze strany obyvatel potenciálně jižním obchvatem přímo dotčených, kteří podali také připomínky k ZÚR JMK. Argumenty zastánců a odpůrců jižního či severního obchvatu Kuřimi co do jejich výhodnosti jsou protichůdné.

V této souvislosti je třeba konstatovat, že obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK.

Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než

v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*.

Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. 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, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Rozhodování o výběru varianty bude podloženo podrobnějším prověřením územní studií a promítnuto do aktualizace ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**082**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56501/2015
Jméno	Petr Vokřál, primátor				
Právnická osoba	**Statutární město Brno**				
Obec / sídlo	Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno				
Téma					
Téma – jiné	Připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje				

Připomínky

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 účinností, 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, 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 „Uzemní 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 j sou v rozporu se ZÚR JMK (§ 54 odst. 5 SZ). Vymezený návrh ploch se tedy jeví svým rozsahem jako nepřiměřený, z tohoto důvodů 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 důvodů 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 důvodů 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 části 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 obyvatele 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, jez 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 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 výkrese I.2 pod ozn. POP10 opatření na hlavních brněnských tocích Svratka, 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 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 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 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 nenaplňuje 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 připomínce č. 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 míli“) 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 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.

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 směrovat 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 chápany 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 napojeni 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 napojeni na dálnici D2.* Jedním z úkolů územní studie současně je *prověřovaná řešení směrovat 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 součásti) 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 vyjádřená 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 nejblíže.“ 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 vyjádřená 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 nejblíže.“ 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 Řečkovic 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 zapracováno 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 zapracování 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 nevyloučí.*

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, Chrlic, 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 silnic 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 zapracovat.

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 nevyplývá 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 složité 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 Machačková 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 směrovat 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 (Aquatis 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 povodně až nad úrovní 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 Svratkou. 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 nevyplývá 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 nenaplňuje 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 pořídit 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 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 …*".

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.

Pořadí	**083**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56508/2015
Jméno					
Právnická osoba	**Myslivecké sdružení Želešice – Hajany**				
Obec / sídlo	Sadová 351, 664 43 Želešice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Společné připomínky

11. K dosavadnímu vývoji pořizování ZÚR JMK a hlavním výhradám k jejich obsahu

Předchozí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále ZÚR JMK), vydané dne 22.9.2011 a zrušené

jako celek rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21.6. 2012, č. j.1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů, včetně podatelů, kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polétavého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

Nejvyšší správní soud ve výše citovaném rozsudku dospěl k závěru, že vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z roku 2011 na udržitelný rozvoj území a životní prostředí neodpovídalo požadavkům zákona, neboť neobsahovalo řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů, vymezených v ZÚR. Nebylo tedy zřejmé, jaká by byla celková zátěž pro životní prostředí Jihomoravského kraje, a zejména již aktuálně nejzatíženějších oblastí, pokud by byly záměry obsažené v ZÚR JMK realizovány.

12. Požadavky obcí k návrhu zadání ZÚR JMK z roku 2012 a reakce kraje

K novému návrhu zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, včetně podatelů, požadavky, které směřovaly k odstranění vad předchozí verze ZÚR JMK, jež byly zrušeny soudem. Obce zejména požadovaly, aby došlo k vyhodnocení proveditelnosti záměrů, navrhovaných do ZÚR JMK, především dopravních staveb, a aby v návrhu nebyly vymezovány takové záměry, které budou vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. veřejnoprávně nepovolitelné.

Obce výslovně uvedly, že by bylo neracionální a zároveň nezákonné, pokud by nový návrh ZÚR JMK znova vymezil koridory či plochy pro záměry, o nichž by na základě řádně provedeného vyhodnocení měl dostatek informací prokazujících, že nejsou uskutečnitelné, aniž by dále zvyšovaly a zhoršovaly nadlimitní zatížení části území Jihomoravského kraje. Dále obce uvedly, že by stejně tak bylo v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, a zároveň s požadavkem proporcionality opatření obecné povahy, pokud by vymezení koridorů pro „nerealizovatelné“ záměry blokovalo možnost využití území jednotlivých obcí pro jiné záměry.

S odkazem na judikaturu Ústavního a Nejvyššího správního soudu obce upozornily, že takto je nutno postupovat i ve vztahu k záměrům obsaženým v Politice územního rozvoje ČR, neboť právě na úrovni zásad územního rozvoje je nutno prověřit, zda jsou tyto záměry z hlediska limitů zátěže území přípustné.

Další požadavky obcí se týkaly mj. konkrétního způsobu provedení a metodologie vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně odborné oponentury, a variantního řešení koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, jež by mělo být komplexně vyhodnoceno a srovnáno s koncepcí obsaženou v soudem zrušených ZÚR JMK.

Většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadám ZÚR JMK kraj odmítl, buď pro jejich údajnou nadbytečnost, nebo jako jdoucí nad rámec požadavků zákona. Obce v návaznosti na to znova upozornily, že tento přístup zvyšuje riziko opakování chyb, jež vedly ke zrušení předchozích ZÚR JMK. Naopak pokud by uvedeným základním požadavkům bylo vyhověno, mohlo by to výrazně zvýšit šanci, že nový návrh ZÚR JMK bude projednán a schválen bez zásadních nedostatků a následných sporů.

13. K obsahu aktuálního návrhu ZÚR JMK

Nový návrh ZÚR JMK, zveřejněný na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015, opět vymezuje většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. Vychází tedy ze stejné základní koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, což potvrzuje i odůvodnění návrhu (srov. část G.4.1 tohoto odůvodnění). Pro **rychlostní silnici R43** jsou v úseku Kuřim – Lysice vymezeny 3 varianty („Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“), pro **rychlostní silnici R52** jsou vymezeny varianty „Základní ŘSD“ a „Alternativní, západní“. Dále jsou vymezeny **rychlostní silnice R55, silnice I/38, rychlostní silnice R52/JT, silnice I/40, silnice I/53 a jihovýchodní tangenta.** Předpokládá se **zkapacitnění dálnice D1** ve vymezených úsecích.

Zcela nedořešené pak zůstává centrum Jihomoravského kraje, tedy dopravní situace v Brně a v okolním území.

Právě v této oblasti, kde se nachází logický styčný bod většiny existujících i zamýšlených silničních staveb, vymezuje návrh ZÚR JMK pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. Dopravní řešení v této oblasti má být vyřešeno až v budoucnu, na základě *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno".*

14. Nesouhlas s obecným vymezením koncepce dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK a způsobem vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území

Návrh ZÚR JMK v předložené podobě považují podatelé, pokud jde o vymezení navržené koncepce páteřní silniční infrastruktury, za vnitřně rozporný, neodpovídající cílům a úkolům územního plánování a zákonnému účelu zásad územního rozvoje a v důsledku toho za nepřijatelný a neschvalitelný.

Na jedné straně, jak již bylo uvedeno, návrh vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice Dia D2, rychlostní silnice R43, tzv. tangenty města Brna) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno výše uvedenou územní studií. S odkazem na větu šestou § 36 odst. 1 stavebního zákona nejsou vlivy částí dopravních staveb, pro něž jsou v této oblasti vymezeny územní rezervy, součástí vyhodnocení návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Právě v této oblasti přitom dochází, a to zejména v důsledku dopravy po stávajících komunikacích, k nejzávažnějšímu zatížení životního prostředí.

Pokud by skutečně platilo, že nové ZÚR JMK nemají závazně vymezit budoucí podobu páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje, znamenal by tento stav nenaplnění základních cílů a úkolů územního plánování na úrovni zásad územního rozvoje. ZÚR JMK by v této podobě v rozporu s § 18 odst. 2 stavebního zákona nezajišťovaly komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území a dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Nenaplňovaly by ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, tedy stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani navazující úkoly uvedené v písm. c), d) e), h) j) a m) citovaného ustanovení.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani ve vztahu k ZÚR JMK jako celku, by dále nemohl být naplněn úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, vyhovující požadavkům právních předpisů. Předložený návrh by v tomto směru, vzhledem k absenci hodnocení vlivů u úseků dopravních staveb, vymezených jako koridory územních rezerv, zcela nepochybně trpěl ještě zásadnějšími vadami, než ZÚR JMK zrušené rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které jsou vymezeny územní rezervy (vlivy těchto záměrů na nejzatíženější území kraje by přitom byly zcela zásadní, a zároveň by bez nich celá páteřní dopravní síť byla zcela nefunkční) nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Toto celkové zatížení by navíc nebylo vyhodnoceno ani v budoucnu, při dílčích aktualizacích ZÚR JMK, jimiž by byly jednotlivé územní rezervy měněny na „návrhové" koridory.

Návrh je rovněž v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje podle § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž mají zásady územního rozvoje stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovit požadavky na jejich využití. K ničemu z toho nemůže dojít, pokud chybí jednoznačné rozhodnutí o způsobu řešení páteřní silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje. Tímto způsobem rovněž nemůže být naplněn požadavek § 36 odst. 3 stavebního zákona, podle nějž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Rovněž tyto úkoly nemohou být v žádném případě splněny, jestliže návrh ZÚR JMK neobsahuje ucelenou koncepci řešení dopravy na území kraje.

Navržené „řešení" je podle přesvědčení podatelů rovněž v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího z § 36 odst. 1 věty třetí. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková

koncepce budoucí páteční silniční infrastruktury, která má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a má o ní být rozhodnuto.

Podatelka v této souvislosti dále poukazují na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Z některých části zveřejněného návrhu ZÚR JMK, konkrétně zejména z části G.4.1 jeho odůvodnění, zároveň jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má „ve skutečnosti" o jím preferované budoucí koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu. Tato koncepce ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené v soudem zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a samozřejmě nemůže fungovat bez své centrální části, v níž návrh „oficiálně" vymezuje pro koridory dopravních staveb územní rezervy a navrhuje prověření územní studií.

Zároveň vymezení „periferních" koridorů navrhovaných záměrů kapacitních silnic, (zejména silnic R52, R55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, pořizovatelem preferovaná „německá" varianta R43 na sever od Kuřimi), a dále ‚jižní tangenta" označená jako „R52/JT", fakticky předurčují, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti" vypadat.

Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, více variant celkových koncepcí rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podatelé jsou přesvědčeni, že mělo zejména dojít k objektivnímu srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad" a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě". Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska, avšak bez odkazu na konkrétní zdroje dat, z nichž toto srovnání vychází. Bez přesvědčivého odůvodnění, a zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně" preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. V této souvislosti podatelé poukazují například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM10) měřících stanic v Brně-Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřicí stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jimž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně-Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM10 vyšší než	Počet dnů s koncentrací PM10 přesně	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok	Maximální denní průměrná koncentrac	Maximální denní průměrná koncentrace PM10 v procentech
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	363 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %

2004	**43**	**1**	**11**	**PŘEKROČEN**	**112,7**	**225 %**
200S	**60**		**9**	**PŘEKROČEN**	**123,7**	**247 %**
2006	**67**		**10**	**PŘEKROČEN**	**201,8**	**404 %**
2007	**40**		**10**	**PŘEKROČEN**	**219,8**	**440 %**
2008	**25**		**22**	**Nepřekročen?**	**97,9**	**196 %**
2009	**30**		**1**	**Nepřekročen**	**158,4**	**316 %**
2010	**50**		**6**	**PŘEKROČEN**	**215,7**	**431 %**

Údaje z měřící stanice Brno-Bohunice:

Rok	**Počet dnů s koncentrací PMıo vyšlí než**	**Počet dnů s výpadky měření stanice**	**Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu**	**Maxim, denní průměrná koncentrace PMıo µg/m^3**	**Maxim, denní průměrná koncentrace PMıo v procentech vztažená k platnému**
2010	**64**	**29**	**PŘEKROČEN**	**151,0**	**302 %**
2011	**65**	**21**	**PŘEKROČEN**	**129,0**	**258 %**
2012	**45**	**24**	**PŘEKROČEN**	**147.3**	**295 %**
2013	**41**	**62**	**PŘEKROČEN**	**115.5**	**231 %**
2014	**51**		**PŘEKROČEN**	**90.2**	**184 %**

Návrh ZÚR JMK lze tedy označit jako specifickou formu „salámové metody", jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě, aniž by tato koncepce jako celek byla projednána a posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů, v souladu s požadavky obsaženými v rozsudku o zrušení předchozích zásad územního rozvoje.

Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný. Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení „oficiální" koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury na území Jihomoravského kraje v ZÚR JMK, aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a ekonomické výhodnosti.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA).

15. Závěr a požadavky podatelky

Podatelka proto požaduje, aby byl návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území přepracován tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahoval územní rezervy, ale návrhové koridory.

Zároveň musí návrh ZÚR JMK vymezovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, resp. varianty takovéto koncepce, které budou jako celky řádně posouzeny z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladu a dalších aspektu udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Jde o názor podatelky. K tomu považujeme za důvodné upřesnit následující:

K tvrzenému rozporu ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území Nejvyšší správní soud (dále také jen NSS) v předmětném rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také rozsudek) v bodě (95) uvádí, cituji:

„Nejvyšší správní soud přezkoumal napadené ZÚR z uvedených hledisek, avšak porušení navrhovateli uváděných norem neshledal.“ V následujících článcích rozsudku NSS konstatuje, že *„ust. § 11, 12 odst. 1 a 13 zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti.“* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti.“* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí.“* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“* NSS v rozsudku dále uvádí, že je však třeba zásadně rozlišovat mezi zásadami územního rozvoje jako koncepcí a územním řízením jako realizací konkrétního projektu. Aplikaci předmětného principu v případě zásad územního rozvoje vyložil NSS v čl. (103) a násl. kde je uvedeno: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR“… „Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku.*

K neposouzení kumulativních a synergických vlivů NSS konstatoval, že v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále také VURÚ (2011) byl dostatečně zjištěn a jasně a přehledně popsán stav životního prostředí včetně jeho složek, které mohou být negativně ovlivněny (bod 77 rozsudku). NSS téma uzavřel tím, že *„úkolem bylo nejen kumulativní a synergické vlivy identifikovat, ale též vyhodnotit (popsat možné konkrétní dopady na konkrétní složky životního prostředí, zvážit zda neexistují jiné lepší řešení, a zohlednit hodnocení těchto vlivů při výběru varianty záměru) a v případě akceptace stanovit pro realizaci záměrů konkrétní podmínky (kompenzační opatření), které by kumulativní a synergické vlivy minimalizovaly a dále stanovit pravidla pro jejich sledování. Právě ZÚR jsou ideální platformou pro zvážení a zohlednění kumulativních a synergických vlivů plánovaných záměrů, neboť v této fázi územního plánování je ještě dobře možné od kumulace záměrů upustit, pozměnit je nebo navrhnout vhodná kompenzační opatření.“ (*bod 90 rozsudku). VURÚ (2011), konkrétně část SEA (2011), tedy podle NSS neodpovídala požadavkům bodu 5 přílohy stavebního zákona a napadené ZÚR tudíž vycházely z neúplně zjištěného skutkového stavu. NSS shledal námitku důvodnou.

Nyní projednávané Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VÚRÚ (2014), zejména část vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí (SEA (2014) předmětný rozsudek plně respektuje, jak je zřejmé zejména ve struktuře tabelární přílohy 2 SEA (2014). Tabelární příloha je sestavena z několika částí, a to části popisné, analytické a hodnotící, přičemž je třeba pracovat se všemi částmi jako celkem. V části „Popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy“ jsou v tabulce obsaženy základní údaje o hodnoceném koridoru/ploše a o území, ve kterém je koridor/plocha vymezen(a). V části „Identifikace ovlivnění“ jsou označeny typy (druhy) vlivů, které mohou být vyvolány v důsledku využití koridoru/plochy ve smyslu vymezení dle ZÚR JMK. V části „Vztahy mezi oblastmi“ je vyznačeno, které oblasti/sledovaná témata (podle přílohy stavebního zákona bodu 6) budou prostřednictvím vyvolaného vlivu rovněž ovlivněna. V části „Vyhodnocení identifikovaných vlivů“ je uveden výčet, vyhodnocení, popis a komentář a rozsah/významnost vlivů. V části „Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů“ jsou vymezeny složky životního prostředí, pro

které bylo identifikováno riziko vzniku kumulativního či synergického vlivu a určena významnost tohoto vlivu. V části „Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů“ jsou popsána opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů, přičemž za kompenzační nebo-li nápravná opatření jsou považována opatření zajišťující obnovení nebo nahrazení životního prostředí a opatření k odstranění vzniklé škody na životním prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a dalších předpisů v návaznosti na § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona. Hodnocena je rovněž předpokládaná účinnost navrhovaných opatření. V části „Návrh ukazatelů pro sledování vlivu“ je uveden seznam indikátorů s jejichž pomocí lze sledovat kvalitu dané složky životního prostředí. V poslední části „Celkové vyhodnocení záměru“ je uvedeno, zda je využití vymezeného koridoru/plochy možné, případně za jakých podmínek, zda byly či nebyly jeho vyhodnocením shledány vlivy vylučující jeho využití. Podrobněji je metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol včetně tabelárních a grafických příloh obsaženo v Příloze č. 1 „Metodika hodnocení“ oddílu A „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (SEA 2014).

Výstupy ze SEA (2014) zejména navržená opatření jsou promítnuta do návrhu ZÚR JMK v podrobnosti příslušející ZÚR podle stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Požadavek, že *„k zadání ZÚR JMK uplatnily obce, jejichž území by bylo dotčeno významnými záměry dopravní infrastruktury, požadavky, které směřovaly k odstranění vad ZÚR JMK (2011), jenž byly zrušeny soudem“* je formulován příliš obecně a nevztahuje se k nyní projednávanému Návrhu ZÚR JMK. Veškeré požadavky uplatněné při projednávání zadání nyní pořizovaných ZÚR JMK byly vyhodnoceny v souladu s platnou legislativou v souladu se stavebním zákonem i s rozsudkem 1 Ao 7/2011 – 526 (dále také Rozsudek). K požadavkům společně uplatněným obcemi Blažovice, Dolní Dunajovice, Jinačovice, městem Modřice a obcemi Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Ponětovice a Želešice k návrhu Zadání ZÚR JMK považujeme za potřebné objasnit základní principy, podle kterých bylo při vypořádání požadavků postupováno.

a) V případě, že se jednalo o požadavky věcné, které byly v návrhu Zadání ZÚR JMK již obsaženy nebo jsou uloženy stavebním zákonem, nebylo důvodné je do návrhu zadání doplňovat/dublovat. Mezi tyto požadavky patří požadavky *„…aby v zadání ZÚR JMK byl výslovně uveden požadavek na vyhodnocení proveditelnosti v něm uvedených záměrů, zejména záměrů staveb dopravní infrastruktury a to včetně záměrů vymezených v platné Politice územního rozvoje ČR…“* a *„…aby v zadání ZÚR JMK bylo výslovně uvedeno, že záměry, které budou v procesu pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny jako nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, budou z návrhu ZÚR JMK vypuštěny…“*. Důvody, proč pořizovatel vyhodnotil požadavky tak jak výše uvedeno byly vždy objasněny ve vypořádání předmětných požadavků. Dále nebylo důvodné do návrhu zadání doplňovat/dublovat také požadavky vztahující se k metodologii, protože požadavek, aby obsah ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů… odpovídal obsahu zásad územního rozvoje podle stavebního zákona, již byl obsažen v kap. 21 návrhu Zadání ZÚR JMK. K tomu upřesňujeme, že požadavek na srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení je obsažen v bodě 7 přílohy stavebního zákona.
b) V případě, že se jednalo o požadavky procesní, nemohlo být požadavkům vyhověno, neboť úkolem zadání ZÚR JMK je stanovit požadavky na obsah ZÚR JMK, nikoli „předepisovat“ jakým způsobem mají věcné požadavky naplnit osoby vykonávající projektovou činnost (projektant ve smyslu stavebního zákona), ke které mají oprávnění podle příslušného zákona (zejména podle zákona č. 360/1992 o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se konkrétního způsobu provedení.
c) V případě, že se jednalo o požadavky, které jako povinnost stavební zákon nestanovuje, nebylo

požadavku vyhověno, neboť pořizovatel územně plánovací dokumentace v rámci přenesené působnosti může vykonávat činnosti, ke kterým je stavebním zákonem zmocněn. Mezi tyto požadavky patří požadavky týkající se nezávislé odborné oponentury, kterým nebylo vyhověno, neboť stavební zákon povinnost zpracovat odbornou oponenturu neukládá.

d) V případě, že se jednalo o požadavky k doplnění seznamu podkladů o další podklady, bylo požadavkům vyhověno a seznam byl doplněn s výjimkou případů, kdy již byl podklad v seznamu obsažen. Mezi tyto požadavky patří např. požadavek na *doplnění dokumentu „Posouzení koncepční páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR" z roku 2012"*, kterému bylo vyhověno.

K argumentu, že většinu těchto požadavků obcí k návrhu zadání ZÚR JMK kraj odmítl, uvádíme, že všechny požadavky (tj. včetně požadavků od výše uvedených obcí) byly vyhodnoceny v souladu se stavebním zákonem, předmětná vyhodnocení byla zdůvodněna a objasněna ve „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK". Do Zadání ZÚR JMK byly doplněny relevantní podklady a požadavky do „Seznamu podkladů" (tj. jak předmětný rozsudek, tak i studie předkládané regionálními seskupeními a veřejností) mezi podklady pro zpracovatele ZÚR JMK. A to nejen na základě podnětů obdržených v rámci projednání návrhu zadání od veřejné správy (tj. od orgánů státní správy a samosprávy – obcí) a veřejnosti, ale i podnětů vlastních (tj. pořizovatele v rámci zpracování návrhu předmětného zadání).

Závěrem považujeme za důvodné uvést, že Zadání ZÚR JMK bylo schváleno dne 28.02.2013 na 3. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje usnesením č. 206/13/73 v souladu s § 187 odst. 4 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Jeho nedílnou součástí jsou Příloha č. 1 „Seznam podkladů" a Příloha č. 2 „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Podatelka se domnívá, že centrum Jihomoravského kraje zůstává zcela nedořešené, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území.

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblasti OB3 Brno, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 21). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činnosti, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Podatelka se domnívá, že návrh ZÚR JMK vymezuje pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou R52/JT, územní rezervy. K tomu je nutné uvést, že kromě zmíněných územních rezerv návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

koridor kapacitní silniceR43 Kuřim – Lysice, koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor kapacitní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2), koridor pro Jihovýchodní tangentu (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany a dále koridory pro přestavbu silnic II.třídy – II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/385 Kuřim, severní obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; III/4171 Šlapanice, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční trati č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční trati č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je nově stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínkám č. 4 a 5 uvádíme:

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týkají. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž

součástí je koncepce krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz podrobněji vypořádání připomínky č. 3. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

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).

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro kapacitní silnici R43 a JZT nikoliv jak se domnívají podatelé k prověřování celkové koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury ta je již v návrhu ZÚR JMK obsažena. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je-li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

V současné době není dostatek podkladů pro posouzení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant záměrů, které budou územní studií komplexně posouzeny (dle požadavku přílohy stavebního zákona). Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. U zadání územní studie bude zvažováno, zda budou požadovány imisní modely či bude zpracována rozptylová studie. Součástí územní studie bude i hluková studie. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr.

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona.

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.

Domněnka podatelky, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

K připomínce, že Návrh ZÚR JMK nevymezuje a neposuzuje, jako rovnocenné alternativy, **více variant celkových koncepcí** rozvoje páteřní silniční infrastruktury uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzován v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*."

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná prověřili jsme v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad", zda není důvod pro změnu PÚR ČR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu

s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K namítanému překračování limitů zatížení území uvádíme:

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

Kvalita ovzduší a její hodnocení musí vždy vycházet ze zákonných předpokladů a současně musí být přesně prezentována data ze stanic imisního monitoringu a výsledky matematického modelování rozptylu znečišťujících látek v ovzduší.

Uvedená data ze stanice Automatického imisního monitoringu stanice Brno Tuřany ne zcela přesně vystihují skutečné údaje použitelné pro hodnocení kvality ovzduší. Je potřeba jednoznačně zdůraznit, že o kvalitě ovzduší regionu více vypovídají roční imisní limity nikoli krátkodobé 24 h průměry. Tyto krátkodobé imisní limity detekují krátkodobé výkyvy v koncentračních úrovních, které jsou do velké míry způsobovány neantropogenními resp. meteorologickými faktory (inverze v zimním období, sucho atp.).

Zásadní pro hodnocení zatížení území jsou tedy dlouhodobé imisní charakteristiky (roční průměry). Ty poskytují informaci o zatížení území s ohledem na dlouhodobý ráz klimatických charakteristik v lokalitě. A to s ohledem na emisní bilanci zdrojů na území Brna a Jihomoravského kraje. Jinak řečeno, imisního limitu buď bude dosaženo, anebo nebude, víceméně za jakýchkoli klimatických podmínek. Prioritou z hlediska vlivu ovzduší na lidskou populaci je řešení problémů dlouhodobých koncentrací (ročních průměrů), protože těm je lidská populace vystavena prakticky trvale. Krátkodobým koncentracím je vystavena „pouze“ v dobách inversí zejména v zimním období.

V následující tabulce jsou uvedeny naměřené hodnoty na měřící stanici BBNYA (Brno – Tuřany) v letech 2010 – 2014. Naměřené hodnoty jsou srovnány s hodnotou imisního limitu a výsledky jsou doplněny o průměrnou a střední hodnotu naměřených koncentrací.

Tab. 3: Naměřené hodnoty na měřící stanici BBNY (Brno – Tuřany) v letech 2010-2014

		2010	2011	2012	2013	2014	limit	průměr	medián
NO_2 roční koncentrace	[$\mu g/m^3$]	20,2	18,5	18,0	17,4	17,2	40	18,26	18
NO_2 maximální hod. koncentrace		116,7	94,1	89,3	94,5	84,0	200	95,72	94,1
NO_2 četnost překroč. max. hod. konc.*		0	0	0	0	0	18	0	0
PM_{10} roční koncentrace		30,4	35,6	26,2	26,6	24,6	40	28,68	26,6
PM_{10} četnost překroč. denní konc. **		**50**	**46**	29	32	19	35	35,2	32

$PM_{2,5}$ roční koncentrace		23,8	21,5	19,4	21,1	19,0	25	20,96	21,1
SO_2 maximální hod. koncentrace		95,9	63,9	56,7	49,8	41,5	350	61,56	56,7

* počet hodin

** počet dnů

Dle výše uvedených naměřených dat lze hodnotit stávající imisní situace v předmětné lokalitě jako mírně znečištěnou. V letech 2010 až 2011 byla překročena maximální četnost překročení nejvyšší denní koncentrace PM_{10}, imisní limit pro průměrné roční koncentrace téže škodliviny však překročen nebyl. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny v uvedeném období byly splňovány. Reprezentativnost této stanice je od 4 do 50 km v závislosti na reliéfu území.

Stávající imisní zatížení ovzduší na základě vymezení území pětiletých průměrů za roky 2009 – 2013:

Stávající imisní zatížení území je lépe hodnotit na základě průměru hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km^2 vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty ministerstvo každoročně zveřejňuje pro všechny zóny a aglomerace způsobem umožňujícím dálkový přístup. Poslední zveřejněná data jsou za mezidobí 2009 – 2013 a jsou zpřístupněny na internetových stránkách Českého hydrometeorologického ústavu a Jihomoravského kraje pak v rámci mapového portálu –

Data – http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html

Mapa – http://up.kr-jihomoravsky.cz/itc/default.aspx?wmcid=1180&SID=&conf=162

Hodnocení kvality ovzduší na základě dlouhodobějších klouzavých průměrů je vhodnější než opuštěný přístup každoroční aktualizace údajů o oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší známých pod zkratkou OZKO. S přijetím nového zákona o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb., ve znění p. p. byly pro potřeby hodnocení kvality ovzduší v dotčeném území hodnoceny klouzavé průměry koncentrací za 5 let. Tímto přístupem byly sladěny meziroční výkyvy koncentrací znečišťujících látek a výstupem jsou konkrétní imisní koncentrace a nikoliv pouhá informace o překročení či nepřekročení imisních limitů.

Programy ke zlepšování kvality ovzduší

Z posouzení provedeného v rámci připravovaného Programu ke zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno (je patrné, že problematickými znečišťujícími látkami jsou: dlouhodobě a na území mnoha obcí benzo(a)pyren a částice frakce PM_{10}, místně je překračován imisní limit pro průměrnou roční koncentraci NO_X a $PM_{2,5}$. Zatímco problematika znečištění ovzduší částicemi frakce PM_{10} se v průběhu hodnoceného období vyvíjela výrazně dle charakteru klimatických podmínek, škodlivina benzo(a)pyren je problematická prakticky bez ohledu na klimatické faktory. Polétavý prach představuje spolu s na něj navázanými polycyklickými aromatickými uhlovodíky největší problém z hlediska vlivu znečištění ovzduší na lidské zdraví. Jak v případě částic PM_{10}, tak $PM_{2,5}$ je imisní limit překračován zejména na dopravních lokalitách. Stanice, které nejsou přímo ovlivněny dopravou, překračují pouze imisní limit pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10}, a to především v letech, kdy se v zimním období vyskytují delší epizody s nepříznivými meteorologickými a rozptylovými podmínkami.

K překračování imisního limitu pro 24 hodinovou koncentraci PM_{10} dochází takřka výhradně v chladné části roku po čas topné sezóny (říjen – duben), kdy jsou vlivem vytápění a emisí z lokálních topenišť plošně navýšeny pozaďové koncentrace PM_{10}. Navíc v zimním období dochází často k inverznímu charakteru počasí, vyznačujícím se stabilní atmosférou a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které rovněž významně přispívají ke zvýšeným koncentracím PM_{10}. V případě koncentrací jemnější frakce $PM_{2,5}$ leží riziko překračování imisního limitu především na dopravních stanicích v centru města.

Návrh PZKO zóny Jihovýchod je zveřejněn na webu MŽP – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_jihovychod

a Návrh PZKO Aglomerace Brno – http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_brno

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle

ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K namítané „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

K připomínce, že *koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a* ***ekonomické výhodnosti*** uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[*211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.*

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu."

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům

sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Závěrem lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního zákona). V návrh ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce (podrobněji viz výše) a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

Území Jihomoravského kraje je územím, kde se historicky protínají tranzitní trasy ve všech směrech od nepaměti. Pokud se podaří tyto dopravní výkony převést přes území kraje po dostatečných, kvalitních a kapacitně vyhovujících dopravních komunikacích, je nezpochybnitelné, že tímto způsobem budou nejhorší externality dopravy účinně minimalizovány. Současně také dojde ke zlepšení kvality ovzduší v centrální části města Brna a na jihu brněnské aglomerace vhodným trasováním odlehčovacích komunikací křížení dálnic. Tyto nové komunikace ovšem musí být navrženy tak, aby účinně omezovaly a předcházely nadměrným emisím a účinně snížily dopady dopravy na životní prostředí a kvalitu života občanů při respektování všech zásad trvale udržitelného rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**084**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56519/2015
Jméno	Martina Dominová, Dis., starostka				
Právnická osoba	**Obec Pasohlávky**				
Obec / sídlo	Pasohlávky č.p. 1, 691 22				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zaslání připomínek ke zveřejněným Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje

Vážení, zasíláme připomínky Obce Pasohlávky ke zveřejněným Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje. Zastupitelstvo obce Pasohlávky na svém zasedání dne 4.5.2015 schválilo usnesení v následujícím znění:

Zastupitelstvo obce souhlasí s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje týkající se územní působnosti obce Pasohlávky (k. ú. Pasohlávky, k. ú. Mušov) mimo návrhu vedení trasy „Rychlostní silnice R52“ ve variantě DS04-B „Alternativní západní“.

Zastupitelstvo obce zásadně nesouhlasí s vedením trasy koridoru rychlostní silnice R52 severozápadním směrem od obce Pasohlávky (DS04-B – Varianta „Alternativní západní“).

Zastupitelstvo obce souhlasí s vedením trasy koridoru rychlostní silnice R52 v trase DS04-A – Varianta „Základní ŘSD“, se zapracováním maximálních možných protihlukových a emisních opatření.

Vyhodnocení připomínky

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro

rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení kapacitní silnice R52 je uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A. Na základě celkového porovnání obou variant projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD" ozn. DS04-A, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Svým vedením ve stopě stávající I/52 varianta minimalizuje zásahy do volné krajiny.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Krajský úřad na základě vyhodnocení výsledků projednání a vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území navrhl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona Zastupitelstvu Jihomoravského kraje ke schválení jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS04-A).

Zastupitelstvu Jihomoravského kraje na zasedání dne 28.01.2016 usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu variantu „Základní ŘSD" (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje bude Návrh ZÚR JMK upraven.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**085**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56581/2015
Jméno	**7 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé

údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od

společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup

nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna,*

především VMO a silniční radiály. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě

v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být

uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**086**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56588/2015
Jméno	**6 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim (neuvedeno)				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou

chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost

rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně

zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory,

tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblasti a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její

aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní

prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu

Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**087**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56590/2015
Jméno	**35 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené

informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné

ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno

ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43

a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní

prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak

v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**088**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56594/2015
Jméno	**9 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba", který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za

Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu

a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či

opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve

vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení

připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě

ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**089**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56598/2015
Jméno	**6 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města,*

kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce,

přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak

u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se

však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města. *(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)*
Vyhodnocení připomínek V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43. Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením. Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy. Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám: **K připomínce č. 1** Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.** **K připomínce č. 2** Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi

bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie" (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy" rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD", mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje" (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy*

v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**090**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56600/2015
Jméno	**12 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim, Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba", který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou

v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické

znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto" město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**091**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56606/2015
Jméno	**20 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				

Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do

skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla

tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat,

u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí

zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické)

v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem

ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro

město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR

nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**092**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56614/2015
Jméno	**8 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim, Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se

týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na***

***podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb**. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant

považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud

toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie" (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy" rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD", mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje" (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu

ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu

uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**093**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56626/2015
Jméno	**6 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim, Holešov				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý

komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu

z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp.

v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3

hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé

územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení

potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**094**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56637/2015

Jméno	**24 občanů**
Právnická osoba	
Obec / sídlo	Kuřim, Brno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního

obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze

u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je

nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem,

který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné

podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem

životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**095**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56647/2015
Jméno	**17 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si

myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa

1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní

a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle

stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem

komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na

R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**096**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56653/2015
Jméno	**14 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje

Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní

studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž její výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi

směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České*

(I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem

koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování.

Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**097**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56658/2015
Jméno	**34 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim, Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo

přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst

akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce

z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích

územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve

vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude*

vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**098**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56672/2015
Jméno	**9 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných

a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního

obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu

dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku

Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy

hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné

podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**099**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56681/2015
Jméno	**30 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv

na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti

Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb

situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě

by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě

v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**100**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56687/2015
Jméno	**26 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim.

Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

*Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z **dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava***

***vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb**. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti

záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie" (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy" rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD", mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje" (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je

výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje.*

Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**101**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56689/2015
Jméno	**3 občané**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba", který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je

odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat

nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk

projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřími (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících

látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projížděla středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním

východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je

dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto" město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**102**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56692/2015
Jméno	**11 občanů**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	Kuřim, Brno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu

vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna

z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění

optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy

a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce

souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**103**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56697/2015
Jméno	**10 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat

plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)

2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost

alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti

využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*."

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**104**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56703/2015
Jméno	**37 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřím tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace

z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba", který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I

(http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna

plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi

s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie

v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město

Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti

OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**105**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56709/2015
Jméno	**13 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim, Brno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného

prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanaqer/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně

závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého

bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným

odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její

aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní

prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu

Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**106**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56711/2015
Jméno	**28 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené

informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné

ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší" negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší" negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno

ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43

a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní

prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci technické studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak

v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**107**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56717/2015
Jméno	**13 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřími brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.*

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za

Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu

a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi" tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či

opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve

vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci územní studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní

prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při

eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: *„Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání

silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**108**	Datum	05.05.2015	Č. j.	56720/2015
Jméno	**33 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci Jižního obchvatu Kuřimi

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Připomínka č. 1 – Významný negativní dopad Jižního obchvatu na životní prostředí.

Trasování obchvatu města Kuřim tzv. Jižní spojkou, resp. zbudování nové, čtyř pruhové rychlostní komunikace z části vynesené na téměř 200 m dlouhé mostní konstrukci, a to v bezprostřední blízkosti obytné čtvrti Díly za Svatým Jánem a několika význačných přírodních parků a lokalit, bezesporu několikanásobně zhorší kvalitu bydlení s jasně negativními dopady na lidské zdraví, ale i vlastní floru a faunu ve výše uvedených lokalitách.

Přírodní park Baba – tzv. Jižní obchvat vedený tunelem Kuřimskou horou by velmi negativně ovlivnil lesnatý komplex „Přírodní park Baba“, který se nachází mezi lokalitou Medlánky a Kuřim. V tomto parku se přitom vyskytují porosty vzácné orchideje hlístníku hnízdáku. Tato nazelenalá orchidej není schopna fotosyntézy a je odkázána na mykorhizu, tedy soužití s určitým druhem houby, která získává živiny formou symbiózy s kořeny listnatých stromů rostoucích právě v této lokalitě.

Zbudováním tunelové konstrukce, příp. odvětrávacích šachet, dalších revizních vstupů či obslužných a servisních komunikací, by byl trvale negativně ovlivněn stávající přirozený vývoj a migrace zde žijících živočichů. Rovněž by došlo k ohrožení stávající rostlinné vegetace, jež je zmíněna na fotografii přiložené informační tabule, a to v důsledku vysokých hodnot exhalací z výfukových plynů projíždějících vozidel. Očekávaný celodenní provoz vozidel projíždějících tunelem Kuřimskou horou a Přírodním parkem Baba se má v budoucnosti blížit téměř k hranici 20 – 30.000 vozidel, což by samozřejmě vedlo taktéž k výrazně negativnímu ovlivnění stávajícího životního prostředí.

Kuřimská hora je jako taková zařazena do kategorie B, co do významnosti geologické lokality, viz http://lokalitv.aeoloav.cz/766. To tedy znamená, že u těchto lokalit je geologický fenomén důvodem k doporučení zvýšení ochrany. Budování tunelu, jeho provoz a následné negativní vliv na tuto skálu by se tedy tento fenomén významně porušil.

Přírodní park Šiberná – rozkládá se na ploše 16,4ha. Odborem životního prostředí JMK byl vypracován a přijat plán o péči této přírodní památky. Plán péče navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětů ochrany v tomto zvláště chráněném území a na jeho zabezpečení před nepříznivými vlivy okolí. Opatření se týkají pozemků KN (katastr nemovitostí) p.č. xxxx/x, xxxx/x, xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx/x, xxxx a xxxx v k. ú. Kuřim. Tučně jsou označeny parcely, které s trasováním Jižního obchvatu těsně sousedí a na které bude negativní dopad největší.

Lokalita Mozy – tato lokalita patří mezi Významné Krajinné Prvky. VKP jsou definovány zákonem 114/1992 Sb.

jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Jsou to části krajiny, které registruje orgán ochrany přírody a krajiny, a které jsou chráněny před poškozováním a ničením. Trasování silnice Jižního obchvatu v těsné blízkosti tohoto krajinného prvku bude na něj mít zcela jistě negativní dopad.

Připomínka č. 2 – Absence provedeného geologického průzkumu Kuřimské hory, jejíž masivem má být Jižní obchvat veden dvěma tunelovými tubusy a vlastní posouzení případných rizik, které s tím souvisí, včetně možného sesuvu skalních bloků.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě jižní spojky tunelem do Kuřimské hory představuje reálné riziko v nestabilitě skály v této hoře, a to v důsledku střídání teplot podloží v souvislosti se změnami ročních období a vibrací způsobených těžkým silničním provozem. Při cenovém posuzování nákladnosti Jižního obchvatu vedeného mostní a tunelovou konstrukcí s povrchovou silniční variantou Severního obchvatu nikdo z vedení města Kuřimi neinicioval detailní prověření celého podloží Kuřimské hory se zaměřením na fakt, zda zásah do skály nemůže mít vliv na bezpečnost stavby a vlastního provozu. Rovněž nebyl posouzen případný negativní vliv na blízké rodinné domy a jejich obyvatele v oblasti Podhoří, kde se skála před pár lety na dům již sesunula, jak vyplývá z fotografie informační tabule a posouvá se dále.

Připomínka č. 3 – Při prosazování realizace Jižního obchvatu představiteli města Kuřimi, jsou v rámci různých jednání na více úrovních opakovaně předkládány neaktuální mapové podklady, resp. již několik let neodpovídající skutečná zastavěnost území, kde je plánován Jižní obchvat.

Studie pro trasování jižního obchvatu v Kuřimi a porovnání se severní variantou obsahují ne zcela pravdivé údaje.

Níže přiložený obrázek je poslední aktualizace studie od HBH z roku 2008, varianta I (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?fiie=32463), a jeho aktualizovaná verze projektu od HBH nepostihují aktuální oblast zastavěného území rodinnými domy (čistého bydlení). V době roku 2008 a 2010 již byla oblast zastavěna či bylo vydáno územní rozhodnutí pro zastavění čistým bydlením. Aktuální stav zastavěné plochy dle posledního schváleného územního plánu a do něj promítnuté trasování Jižního obchvatu z posledního projektu HBH tedy vypadá následovně, viz obrázek níže. Plná červená barva představuje již zastavenou plochu pro čisté bydlení. Dle obrázku níže je patrné jak blízko se tedy plánovaný Jižní obchvat nachází k nově zastavěné lokalitě Díly za Sv. Jánem.

Z přiloženého materiálu je tedy patrné, že zástupci města operují takovými pohledovými náhledy, které mohou v lidech, kteří neznají aktuální zastavěnost území v této lokalitě budit dojem, že plánovaná výstavba Jižního obchvatu se v podstatě nikoho bezprostředně negativně nedotkne, a svým způsobem je plánována v relativně dostatečné vzdálenosti, což je zjevná manipulace s fakty, jejímž cílem nemůže být nic jiného, než záměrné ovlivňování dalších dotčených subjektů státní správy, které mohou volbu Jižního obchvatu ovlivnit. Z posledního mapového podkladu je realita zcela zřejmá.

Připomínka č. 4 – Domníváme se, že studie od společnosti DHV pro intenzity dopravy v Kuřimi z roku 09/2012, jež slouží jako podklad o výhodnosti Jižního obchvatu, obsahuje nesmyslné informace, a tudíž si myslíme, že ne všechny informace jsou v této studii správné.

Radnice Kuřim si nechala zpracovat od společnost DHV ČR model dopravy (http://www.kunm.cz/filernanager/files/file.php?file=32461). Dle tohoto dokumentu, jež je při jednáních města Kuřimi brán jako podklad k výhodnosti Jižního obchvatu se v kapitole 3.1 Analýza matice přepravních vztahů, uvádí zcela nesmyslná formulace:

Hodnoty intenzit celkové dopravy v Kuřimi v roce 2009 se pohybují na silnici 11/385 přibližně 20 tisíc vozidel za den, na silnici 11/386 je to přibližně 12 tisíc v blízkosti středu města. Z ***dopravních průzkumu provedených na podzim 2009 DHV CR bylo zjištěno, že většinu dopravy (79%) generuje město Kuřim. Je to doprava vnitroměstská (15%) a doprava do Kuřimi, nebo z Kuřimi (64%). Intenzity této dopravy nelze snížit vybudováním nových dopravních staveb****. Zbylých 21% tvoří tranzitní doprava. Pochopitelně na okrajích města, kde chybí vnitroměstská doprava, se tyto poměry mění a tranzit tvoří v průměru pro oba jízdní směry na*

jednotlivých stanovištích od 25 do 45% dopravy.

S ohledem na tuto výše uvedenou formulaci, která je podle našeho názoru, nesmyslná a s ohledem na velikost rozsahu tranzitní dopravy přes Kuřim, lze obsah a relevantnost tohoto dokumentu zpochybnit, tedy včetně závěru o výhodnosti Jižního obchvatu pro město Kuřim.

Připomínka č. 5 – Investice a provoz tunelu – Domníváme se, že uváděné investice nutné pro realizaci Jižního obchvatu (mostní a tunelovou konstrukcí) jsou záměrně uváděny na své nejnižší možné hranici tak, aby při posuzování finanční nákladnosti obou variant, tedy Severního a Jižního obchvatu, byla realizace Jižního obchvatu prosaditelná.

V době vypracování dopravních studií od HBH a DHV, jež si nechalo zpracovat město Kuřim, vycházela investice do tunelu cca 2mld. Kč a provoz tunelu na cca 10mil/rok.

V současné době je cena provozu tunelu pro Jižní obchvat 3x vyšší, tedy, na částce 30mil/rok, nicméně investice do tunelu je stále na 2mld. Domníváme se, že cena za Jižní obchvat je záměrně držena na nízké úrovni, aby byla tato cena srovnatelná s investicí do severního obchvatu, a tím je vyzdvihován i finanční argument o výhodnosti Jižní spojky před Severní.

Připomínka č. 6 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na hluk pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí hluková studie. Domnívám se, že hluková studie nepracovalo se zcela aktuálními vstupy a tudíž by její výstup neměl být používán k argumentům o výhodnosti Jižního obchvatu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20%, současné populace v města Kuřimi. V hlukové studii od společnosti EMPLA AG spol. s r.o., Hradec Králové, jež si město Kuřim hradilo (http://www.kunm.cz/filemanager/files/file.php?file=32429) v kapitole 6. Výpočtové body nebyla zohledněna plánovaná a nyní již zastavěná a trvale obydlená část, jak se uvádí v Připomínce č. 3., výše aktuálního zastavěného území čistým bydlením. Tato studie tedy nikterak nezohlednila rodinné domy, které nyní stojí ve vzdálenosti o cca 100 metrů blíže k plánovanému Jižnímu obchvatu a než hluková studie prověřovala, a na které by měl hluk ještě negativnější dopad, než studie prezentuje. Dále pak z hlukové studie nevyplývá, resp. v ní nejsou uvedeny informace, zda-li byl výpočet hlukové hladiny, ve výpočtových bodech 20-21 proveden se simulací mostní konstrukce dle patřičné projektové dokumentace. Je obecně známo, že vibrace a hluk projíždějících vozidel ve výšce více jak 10 metrů nad okolním terénem a délce téměř 200 metrů, generuje mnohem větší hluk, než silnice na běžném podloží, či v zářezu okolní krajiny.

V hlukové studii se uvádí, v kapitole Nejistota modelového výpočtu, že přesnost měření je +/− 3 dB.

Z této tabulky na straně 27, studie, viz níže,

TAB. 10 Akustické porovnání obou variant

varianta	pozitiva	negativa
1 severní obchvat	výrazně nižší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)	- mírně vyšší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19) – výrazně vyšší hluková zátěž v ulici U Stadionu (výpočtové body č. 32, 33)
2 jižní obchvat	mírně nižší hluková zátěž v centru města (výpočtové body č. 1 – 19)	výrazně vyšší hluková zátěž v oblasti nové zástavby situované na jihovýchodní okraj Kuřimi (výpočtové body č. 20 – 22)|

je tedy patrné, že i přesto, že studie pracovala jednak s nesprávně/neaktuálně zvolenými výpočtovými body z pohledu lokality Díly za Sv. Jánem (popsáno výše), jednak i s nespecifikovanou simulaci mostní konstrukce, přesto je zde uveden „výrazně vyšší“ negativní dopad hluku na oblast jihovýchodu Kuřimi. Lze tedy očekávat, že

ve studii nyní uvedený „výrazně vyšší“ negativní dopad by se ještě významně zhoršil. Nyní tedy uváděný nárůst akustické hladiny pro lokalitu Díly za Sv. Jánem v případě Jižního obchvatu o 13 dB by se tedy ještě významně zvýšil. Negativní nárůst akustického výkonu by pak mohl vyšplhat až na 50-ti násobek současné úrovně čistého bydlení.

Výhodu pro jižní obchvat zmiňující výše uvedená tabulka lze s ohledem na přesnost měření zpochybnit a vztahuje se jen na menší rozsah výpočtových bodů, než uvádí studie (výpočtové body 1 – 19). Mírně nižší hluková zátěž v centru pro Jižní obchvat není možné uvést u všech 1 – 19 výpočtových bodů, ale pouze u jednoho bodu a to bodu 2. Jen zde by byl hluk nižší o více než přesnost měření, tedy 3 dB. Závěr studie, tedy kapitola 12. Závěr, pak konstatuje následující:

Na základě vypočtených hodnot $L_{Aeq,T}$ a porovnání obou variant obchvatu Kuřimi lze konstatovat, že ani jedna z obou variant obchvatu Kuřimi není z hlediska hlukového zatížení posuzované lokality výrazně příznivější. Pokud máme jednu variantu vyhodnotit jako příznivější, lze jako mírně příznivější vyhodnotit variantu 1 – jižní obchvat, u které by měla být nepatrně nižší hluková zátěž především u chráněného venkovního prostoru staveb situovaného do blízkosti stávajících komunikací situovaných do centra města.

Zde bychom tedy chtěli zpochybnit argumenty, které mluví o snížení hluku ve středu města při Jižním obchvatu a příznivější variantě. Výstupy z této studie neodpovídají aktuálnímu stavu a mohou být tedy zavádějící

Připomínka č. 7 – Jižní obchvat bude mít negativní vliv na zdraví obyvatel v důsledku mnohonásobného zvýšeni emisí pro obyvatele jižní části Kuřimi (lokalita Díly za Sv. Jánem, případně Podhoří), jak uvádí emisní studie. Domníváme se, že i tato emisní studie nepracovala se zcela aktuálními vstupy, a tudíž jeií výstup nemůže v žádném případě sloužit k věcné argumentaci snižující škodlivost Jižního obchvatu pro obyvatele Dílů za Sv. Jánem, ale i zdejší flóru a faunu.

V jižní části Kuřimi žije nemalá část, tedy cca 20% současné populace v města Kuřimi. V rozptylové studii (http://www.kurim.cz/filemanager/files/file.php?file=32431), jež si nechalo město za své náklady vytvořit pro variantu Jih prezentuje opět na neaktuálních a zavádějících mapových podkladech, dopad Jižního obchvatu pro lokalitu Díly za sv. Jánem. Pro přírodní park Baba bude nárůst NO_2 ze současné nulové hodnoty na 15-20ug/m^3 hodinově. Pro současnou obydlenou zónu čistého bydlení v lokalitě Díly za Sv. Jánem je to 6ug/m^3.

Upřednostnit nasazení stavebních mechanismů a nákladních vozidel s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek.

9. Závěr

Předmětem rozptylové studie je posouzení jednotlivých variant záměru „Obchvat města Kuřimi“ tj. vlivu dopravy na imisní situaci v nejbližší obytné zástavbě. Vzhledem k tomu, že vybudování obchvatu je uvažováno ve dvou variantách – jižní a severní varianta, byla rozptylová studie vypracována ve dvou variantách. Jako modelové znečišťující látky byly zvoleny NO_2, tuhé znečišťující látky a benzen.

Hodnoty pozadí přímo v posuzované lokalitě nejsou známy, hodnoty naměřené na okolních imisních stanicích jsou uvedeny v kapitole č. 4. Pozadí.

Realizace záměru, vybudování obchvatu, povede ke snížení intenzity dopravy ve městě Kuřím. V důsledku realizace jedné z variant obchvatu (sever, jih) lze předpokládat, že dojde ke snížení imisních koncentrací znečisťujících látek v převážné části obytné zástavby. Na druhé straně lze očekávat určité navýšení imisních koncentrací v obytných objektech nacházejících se v blízkosti plánovaného obchvatu a nových křižovatek.

Z pohledu maximálních krátkodobých i průměrných ročních imisních koncentrací všech posuzovaných znečišťujících látek jsou obě varianty velmi podobné. Vzhledem k vypočteným hodnotám příspěvků k maximálním hodinovým (denním) a k průměrným ročním imisním koncentracím všech posuzovaných znečišťujících látek a s ohledem na velikosti plochy zasažené obytné zástavby lze za lepší z hodnocených variant považovat variantu JIH.

K tomuto bodu je rovněž nutné zmínit fakt, že zatímco hluk, prachové částice, emise a smog jsou na běžných komunikacích umístěných ve volném terénu rozptylovány rovnoměrně po celé délce komunikací, tak u mostních konstrukcí opatřených bezpečnostními stěnami a zejména u vyústění z tunelů budou mnohem více

koncentrované, a za hřebenem Kuřimské hory i hůře rozptýlitelné. Navíc je vyústění tunelové konstrukce z pohledu výškového měření k mořské hladině výše v obydlené zástavbě než na opačné straně Kuřimské hory, tudíž bude docházet k tzv. komínovému efektu, kdy zplodiny a prach budou ať už samovolně, či nuceným odtahem (při kolonách, dopravních nehodách apod.) vysávány přímo k obydlím obyvatel.

Dalším důležitým faktem je, že celá severní oblast města je nejen v současné době, ale i z hlediska historického průmyslovou zónou zaměřenou na výrobu (tudíž více zasaženou ekologickou zátěží). Jižní část města je naopak čistě obydlenou zónou s občanskou vybaveností, kdy neporušenost životního prostředí byla, a je nejdůležitějším faktorem pro jeho stávající zastavění. Tento fakt vycházel i z nyní již neplatného územního plánu města.

Připomínka č. 8 – Negativní vliv jižního obchvatu a jeho nefunkčnost při zavedení dálničního poplatku.

S ohledem na vysoké provozní náklady spojené s tunelem v Kuřimské hoře, v případě Jižní varianty obchvatu Kuřimi, ve výši 30mil./ročně neumí dnes nikdo stanovit, z čeho se tento provoz tunelu bude financovat. Hrozí zde tedy i situace, kdy by se tato část komunikace zpoplatnila v podobě dálničních známek. V takovém případě by tento Jižní obchvat Kuřimi nebyl funkční a většina vozidel by projíždělo středem města, což by znamenalo dopravní kolaps pro Kuřim. Do dalších dopravních kolizí by se Kuřim dostávala vždy při pravidelných revizích či opravách technologií tunelu. Riziko s tímto spojené vidíme jako nemalé a Severní obchvat Kuřimi je podle nás mnohem vhodnějším řešením.

Připomínka č. 9 – Jižní obchvat by měl negativní vliv na odříznutí přirozeného urbanistického růstu Kuřimi směrem na sever Brna, tedy k obci Česká.

Trasování obchvatu Kuřimi v podobě Jižní spojky dojde k odříznutí jižní části Kuřimi od severní části Brna. Tím dojde k narušení přirozeného vývoje urbanistického rozvoje osídlení k Brnu. V severní části odříznutí Kuřimi s rozvojem nemá vliv, protože severní obchvat je trasován kolem stávající průmyslové zóny, kde se ani v současném schváleném územním plánu s dalším rozvojem nepočítá. Jižní obchvat reálně odřízne obyvatele od možnosti volného pohybu do okolní přírody, přičemž v lepším případě budou vytvořeny jakési prostupové koridory.

Připomínka č. 10 – Územní rezerva pro Jižní obchvat znamená negativní zásah do vlastnických práv občanů/vlastníku pozemků obchvatem dotčených.

Čekáním na rozhodnutí s územní rezervou v Jižním obchvatu vrhá obyvatele Dílů za Sv. Jánem do nejistoty, jaká bude budoucnost bydlení v této oblastí a s tím související negativní vliv rezervy Jižního obchvatu na faktické znehodnocení cen pozemků v této nově vybudované, přírodou neposkvrněné oblasti, poblíž chráněného parku Šiberná a Přírodního parku Baba. Preferujeme co nejrychlejší rozhodnutí o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu kolem Kuřimi, aby dopad na obyvatele byl co nejmenší na místo odkládání řešení v podobě územních rezerv. Tato cesta znamená jen oddálení v rozhodnutí, jakou trasou bude obchvat veden a s tím spojené pokračování v nejistotě občanů jižní části Kuřimi.

Připomínka č. 11 – Požadujeme nezávislé porovnání všech podstatných i výše uvedených faktorů Severní a Jižní varianty, protože město Kuřim prosazuje pouze, a jen Jižní obchvat, ale výhodami Severní spojky se nikdo ze zastupitelů města nezabývá.

V argumentech studií je uvedeno, že trasování Jižním obchvatem je o několik stovek metrů kratší a tedy rychlejší a tudíž je Jižní obchvat výhodnější. Autoři studií však nezvažovali, v případě Severní varianty, možnost alternativy, tedy využití zpomalovacích prvků při průjezdem středem Kuřimi. Prvky jako semafory, zpomalovací pásy, přechody, kruhové objezdy by pomohly za relativně nižších nákladů než tunel (pro Jižní obchvat) přinutit řidiče využívat Severní obchvat. Domníváme se, že tím relativně jednoduchým řešením by se stále prezentovaná výhodnost Jižního obchvatu, z pohledy dopravního hlediska, významně snížila, nicméně doposud toto řešení nikdo v žádné ze studií neprověřoval.

Severní spojka se nedotkne žádných obydlených oblastí, pouze dojde k částečnému záboru zemědělské půdy v průmyslové části města, zatímco při realizaci Jižního obchvatu dojde k záboru zemědělské půdy také, navíc se však nevratně zničí neporušené životní prostředí v celé této lokalitě, dojde k výraznému zhoršení kvality života

v této části města.

(pozn.: podání obsahuje i grafické přílohy – viz originál podání)

Vyhodnocení připomínek

V návrhu ZÚR JMK je jižní obchvat Kuřimi vymezen jako územní rezerva pro silnici I. třídy **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat.** Tzv. „územní rezervy" jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Dále konkrétněji k jednotlivým připomínkám:

K připomínce č. 1

Potenciální negativní dopady jižního obchvatu na životní prostředí nelze při vymezení na úrovni územní rezervy hodnotit. Dle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona se využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska); posuzování bude možné teprve v případě zahájení procesu vymezování koridoru záměru. Ačkoliv se podle stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u RDS 12 je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na přírodní park Baba a na zvláště chráněná území přírody přírodního parku Šiberná.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva (viz úvod). Vzhledem k neurčitosti záměru vymezeného formou územní rezervy je požadavek na provedení geologického průzkumu předčasný a na úrovni ZÚR JMK nerealizovatelný. V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi bude provedení geologického průzkumu bezpochyby potřebné, avšak reálné bude teprve v dalších fázích

územního a zejména technického prověřování konkrétního vedení trasy.

Jižní obchvat Kuřimi byl prozatím nejpodrobněji prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011), které byly mezi podklady pro zpracování ZÚR JMK. V aktualizaci územní studie jsou v kapitole „Charakteristiky území z hlediska jejich vlivu na návrh trasy“ rámcově popsány také geologické poměry. V závěru průvodní zprávy je mezi doporučeními pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace uvedeno „shromáždit nutné podklady a průzkumy pro další stupeň PD“, mezi nimiž je vyjmenován mj. podrobný inženýrskogeologický průzkum.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Připomínka je ve své podstatě směřována vůči postupům představitelů samosprávy města Kuřimi a aktuálnosti jimi předkládaných mapových podkladů. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka směřuje vůči Dopravnímu modelu města Kuřimi zpracovanému společností DHV ČR pro město Kuřim, je zpochybňován jeho obsah a relevantnost. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat odborné kvality tohoto elaborátu. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Dopravní model města Kuřimi byl pouze jedním z podkladů poskytnutých zpracovateli ZÚR JMK.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Hlavním východiskem pro zpracování dopravní problematiky v ZÚR JMK byla dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Připomínka se týká vyčíslení investic na realizaci a provoz tunelu (součásti jižního obchvatu Kuřimi) v rámci dopravních studií, které si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat objektivitu vyčíslení nákladů v těchto elaborátech. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na dopravních studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Připomínka směřuje vůči hlukové studii, kterou si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat její aktuálnost či kvalitu zpracování. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče hlukové problematiky, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení

připomínek), která mj. vyhodnotí rovněž dopady záměru jižního obchvatu Kuřimi na lidské zdraví a životní prostředí v lokalitě Díly za sv. Jánem.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7

Připomínka směřuje vůči elaborátu Obchvat Kuřimi – rozptylová studie, který si nechalo zpracovat město Kuřim. Pořizovateli ZÚR JMK nepřísluší posuzovat aktuálnost či kvalitu zpracování této studie. Z připomínky není zřejmé, jak uváděné výhrady souvisejí s návrhem ZÚR JMK. Co se týče problematiky znečištění ovzduší, relevantní podklady pro zpracování návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny v seznamu podkladů, který je přílohou č. 1 schváleného Zadání ZÚR JMK, a to v části *C4. Životní prostředí – hluk, ovzduší*. Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji a není závislá na studiích pořízených pro město Kuřim.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8

Problematika budoucího financování provozu tunelu po jeho případné realizaci, resp. jeho funkčnosti při eventuálním zpoplatnění je mimo podrobnost řešení příslušející ZÚR JMK. ZÚR JMK jsou dokumentem koncepčního charakteru. Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). V případě potvrzení výsledné koncepce zahrnující jižní obchvat Kuřimi mohou být uplatněna podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétní trasy a její realizaci v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnice.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9

Potencionální „odříznutí“ jižní části Kuřimi od severní části Brna, resp. urbanistický rozvoj města Kuřimi, je dílčím aspektem široké multioborové problematiky související s řešením koncepce silniční sítě a (následně) umisťováním dopravních staveb v území.

Urbanistický rozvoj města Kuřimi je podrobnějším způsobem řešen v Územním plánu Kuřim. Je možné podotknout, že odpůrci severního obchvatu používají obdobné argumenty jako odpůrci obchvatu jižního, avšak v opačném smyslu, tedy že právě severním obchvatem bude „odříznuto“ město od svého rekreačního zázemí, do jehož dosud přírodního charakteru zasáhne negativním způsobem doprava.

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vypořádání připomínek), a to ze všech relevantních hledisek včetně urbanistických.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 10

K připomínce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012-36 ze dne 14.02.2013 následující: „*Ačkoliv* (územní rezerva) *nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace*.“

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování silnice R43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí bude v návrhu ZÚR JMK stanoven termín zpracování studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 11

Potřeby a plošné nároky silnic a obchvatů ve správním území Kuřimi budou dále prověřovány, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a město Brno. Prověřit záměry situované do tohoto území ve větší podrobnosti a posoudit dopady v ZÚR nelze, neboť § 36 odst. 3 stavebního zákona stanoví, že ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Proto je v návrhu ZÚR JMK vymezena plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. (viz společný úvod k vyhodnocení připomínek). „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ porovná možné koncepce uspořádání silniční sítě a jejich klady i zápory ze všech relevantních hledisek úměrně podrobnosti měřítka zpracování. Podrobnější hlediska a kritéria pro výběr konkrétních tras plynoucích z potvrzené koncepce pak budou moci být uplatněna v dalších fázích územního a zejména podrobnějšího technického prověřování silnic.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**109**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56595/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Mám připomínky k tomuto tématu – 1. ZÚR-JMK-D3 územní systém ekologické stability.

Po přečtení textové části a prostudování výkresové části chci upozornit na zásadní věc, stále se opakuje od roku 1996 stejná chyba ve všech dokladech pro zpracování nadregionálního biokoridoru K161VaN. Když tuto vizi dr.Pelantová vyřkla všichni další ji jen opakují, že je tam spousta vážných nedostatků a praktická nemožnost uvést toto do provozu si asi nikdo nepřipouští.

K161V by měl sloužit migraci (cestě-koridor) vodních živočichů, to znamená volný pohyb od soutoku Dyje a Moravy proti proudu řeky Dyje. Toto již prakticky není. V Břeclavi a Bulharech po rybím přechodu ještě nepřešla žádná ryba nebo-li ani mřenka. Turbínou elektrárny není schopno proplout proti proudu nic a pod vraty v nádržích i při tomto tlaku nic nemigruje (necestuje). K čemu je tedy zákres v ZÚR-JMK? Je to jen proto, že někdo dostal zaplaceno za zákres nefunkčního systému. A je docela možné, že v budoucnosti rakouská fabrika na kyselinu citrónovou zcela zničí život v povodí Dyje i když je biokoridor nefunkční.

K161N je ještě podivnější zákres. Dnes biokoridor funguje dle KPÚ na místní – lokální úrovni. Dle různých příruček může být nivní biokoridor ve skutečných nivách u koryt řek a potoků. Nikde není ani čárka o tom, že to má být nivní biokoridor u betonových a kamenných hrází vodních nádrží rekreačních. Ani ve snu si nedovedu představit nivní biokoridor nadregionální v k. ú. obce Pavlov a v k. ú. Dolní Věstonice. Tady museli mít pánové při vydání studie „Geovision 2014“ hodně bujnou fantazii a představivost, tak jako dr. Pelantová.

Vědí tito lidé o tom, že musí ctít v této studii lidská práva – občanský zákoník a mnoho dalších nařízení a zákonů. Vize je krásná věc, ale omezovat jiné je nepřípustné. Biokoridor K161N omezí vlastníky nemovitostí. Při pročtení studie je patrné, že některé věci si protiřečí a prakticky od roku 1996 se nic nezměnilo a při tom vývoj v České republice za cca 20 let je někde jinde.

Já mohu budovat a mít vize jen na vlastním majetku. Vlastní stát nemovitosti pro tyto vize – má na to peníze? Zákres K 161N v této podobě je po právní stránce nepřípustný bude blokovat majitele nemovitostí do doby než budou peníze na jeho realizaci. Toto může trvat až 100 let podle současných hospodářských výsledků.

Část věty v textu ZÚR-JMK:.. .v současnosti územní předpoklady pro souvislé připojení existují. Ten kdo toto napsal, tak toto území asi nezná, já zde žiji 67 let a vím, že připojení neexistují. Nelze toto prakticky provést. Jak bude biokoridor K161N propojen přes dopravní infřastuktůru není popsána. Na R52 v místě zákresu biokoridoru K161N již zahynulo několik lidí – jak to bude s faunou? ÚSES ČR (MMRaMŽP) z roku 1996 je již 20 let starý a podle něj se budeme řídit ještě několik desítek let jen proto, že se opisují staré texty v novém kabátě a někdo za to dostane peníze.

Napravit ZÚR-JMK úředníky JMK se nedá, protože tomu nerozumí jak sami říkají a odborníci za nabídnuté peníze vypracují pro zadavatele cokoliv, jen aby dosáhli na zisk. Čas ukáže dobrá a špatná rozhodnutí odborníků. Stejně tak si dokáže příroda pomoci i bez nás sama. Že je možno ničit současnou přírodu u Novomlýnských nádrží za pomoci úředníků v tomto kraji jsem zažil. Hlavně že z toho mají zisk! Kdo myslí na obyčejné lidi? Chci odpověď k čemu je zákres K161VaN, když je nefunkční. Nikdo mi to na krajském úřadě nedokázal vysvětlit ani dr. Kocián z Agerisu.

Předem děkuji za odpověď, ať je jakákoliv. V minulosti mi bývalý hejtman Juránek také zaslal odpověď na téma nadregionální biokoridory.

Vyhodnocení připomínky

Vedení nadregionálního biokoridoru K 161 v prostoru Novomlýnských nádrží bylo navrženo již v roce 1996, není však pravdou, že se stejné dle názoru podatele chybné vymezení stále opakuje. K tomu považujeme za důvodné objasnit následující:

První jednotný podklad nadregionálního a regionálního ÚSES pro území ČR byl vydán jako společný územně technický podklad (ÚTP) Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí ČR v roce 1996. Od této doby dokument sloužil jako jednotný podklad pro územně plánovací činnost v území, konkrétně pro upřesňování nadregionálních a regionálních biocenter a biokoridorů. Po zřízení krajů České republiky byly koordinační a koncepční materiály ÚSES na území Jihomoravského kraje aktualizovány v několika dokumentacích. V roce 2012 byla koncepce regionálního a nadregionálního ÚSES ustálena v koordinačním dokumentu „Koncepční vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje“. Tím bylo na krajské úrovni dosaženo sjednocení různých podkladů pořizovaných orgány ochrany přírody včetně nezbytného prověření jejich aktuálnosti autorizovaným projektantem.

S ohledem na konkrétní situaci v prostoru Novomlýnských nádrží nechalo Ministerstvo životního prostředí na podnět Jihomoravského kraje zpracovat podrobnější prověření vymezení skladebných částí biokoridoru nadregionálního významu K 161/V,N, jako odborný podklad pro ZÚR JMK. Tato revize a aktualizace vymezení skladebných částí biokoridoru K 161 včetně navazujících systémů ÚSES v prostoru Novomlýnských nádrží, zpracovaná firmou GeoVision s.r.o. koncem roku 2013, prověřila jednak potřebnost biokoridoru K 161, jednak možnosti jeho vymezení z hlediska metodických zásad vymezování ÚSES ve vazbě na vymezení ÚSES v územních plánech obcí ležících či navazujících na řešení území Novomlýnských nádrží. Zjištěná metodická pochybení, tj. závady v ÚSES byla v revizi podchycena včetně návrhu opatření k jejich nápravě. Takto revidovaný a aktualizovaný ÚSES (a to na všech hierarchických úrovních vážících se k NRBK K 161) je tudíž odborným podkladem jak pro orgány ochrany přírody, tak i odborným podkladem pro orgány územního plánování, a to k vymezení koridoru pro NRBK K 161 v pořizovaných ZÚR JMK a dále k jeho upřesňování v územních plánech dotčených obcí.

Odborný podklad opověděl na zásadní otázku, a to potřebnost vymezení předmětného biokoridoru se závěrem:

Z *hlediska biogeografického významu nadregionálního systému řeky Dyje nelze v oblasti VN Nové mlýny přerušit funkce nadregionálních- regionálních biokoridorů celorepublikového i oblastního významu vymezených na nivních biotopech či potenciálních nivních stanovištích.* Zásadním důvodem je, že nadregionální biokoridor (NRBK) řeky Dyje je velmi významnou součástí nadregionální hierarchie ÚSES a celorepublikové ekologické sítě v rámci celoevropské ekologické sítě EECONET (AOPK ČR 1995). Předmětný biokoridor propojuje vodní a nivní (mokřadní) sítě ekologické stability evropského významu, a to jak v ČR (Morava-Bečva-Odra), tak i ve střední Evropě (Rakousko-Maďarsko-Polsko).

Dále prověřil potencionální přeložení nivní větve NRBK K 161 na severní (levý) břeh VN s vymezením na biotopech mokřadů a měkkých luhů se závěrem: *„Z důvodů absence reprezentativních stanovišť a nedostatečných prostorových parametrů skladebných částí nelze nivní osu NRBK K161 překládat na severní břeh Dolní (Novomlýnské) nádrže do úseku RBC č. 8 křivé jezero, Nové Mlýny – Šakvice – strachotín, RBC č. 44 Na pískách.“* V revizi je tudíž NRBK K 161/N Soutok-Údolí Dyje (nivní typ) vymezen podél pravého břehu Novomlýnských nádrží, toto vymezení zahrnuje všechny zbytky nivních biotopů s vyšším stupněm ES (3-4), jeho skladebné části mají prostorové parametry vymezeny podle reálného rozsahu dochovaných reprezentativních konbinovaných biotopů (fragmenty měkkých luhů, tvrdých luhů a babykových doubrav až doubrav s ptačím zobem).

Z hlediska koncepčního přístupu revize vymezení NRBK K 161 uvádí: *„Regionální i lokální systémy ekologické stability se vymezují v minimálních limitních parametrech výhradně na terestrických stanovištích. Vodní biotopy řek a potoků jsou považovány za hlavní migrační osy v krajině. Mokřadní (hydrofilní) biokoridory vymezené podél potočních systémů by měly tudíž zahrnovat oba tyto metodické požadavky a jejich vymezená minimální šířka by se tudíž měla pohybovat kolem 23 – 25 m.“*

Smyslem ÚSES je vytvoření uceleného systému cenných částí přírody, který primárně zachovává, stabilizuje a chrání již existující přírodní společenstva a současně plánuje obnovu těch části přírody, bez kterých by ÚSES jako celek nebyl životaschopný. Má tedy dvojí funkci – stabilizovat a chránit funkční části skladebných prvků ÚSES a obnovit a vybudovat jejich nefunkční části.

Z hlediska územního plánování je třeba v případě skladebných částí ÚSES objasnit, že návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro NRBK K 161 větší než je odborným podkladem navrženo vymezení vlastního biokoridoru K 161. Důvodem je umožnění upřesnění biokoridoru v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (m 1 : 100 000). Koridor v ZÚR JMK tedy nevymezuje vlastní biokoridor, ale koridor, ve kterém je nutno biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč v případě koridoru pro vodní biokoridor K 161V v prostoru Novomlýnských nádrží byla zvolena proměnlivá šíře koridoru v rozsahu vodní plochy nádrží. Vlastní vymezení biokoridoru K 161V bude tedy zpřesněno v územních plánech dotčených obcí.

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK (tj. i koridoru pro NRBK K 161) tudíž dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“*

Pořizovatel ZÚR JMK nebude reagovat na mínění podatele o kvalitě osob mající oprávnění zpracovávat ÚSES. Z hlediska stavebního zákona je pořizovatel orgánem územního plánování působícím ve sféře veřejné správy, tj. složkou zajišťující procesní část pořízení územně plánovací dokumentace. Vlastní navrhování územně plánovací dokumentace pak stavební zákon (na rozdíl například od Německa, kde obě složky působí v jednom

„plánovacím úřadě“) svěřuje do sféry komerční, a to projektantovi, který má oprávnění ke zpracování územně plánovací dokumentace (ÚPD). Projektant musí mít ve svém týmu tzv. specialisty, tj. osoby, které získaly potřebné oprávnění k projektování dílčích částí ÚPD, v tomto případě k projektování ÚSES. Pořízení ÚPD je tedy složitý proces, na kterém se podílí velký počet odborníků/dílčích specialistů. Jeden člověk ať již pořizovatel nebo projektant nemůže obsáhnout všechny potřebné zákonem stanovené odbornosti.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**110**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56680/2015
Jméno	Ing. František Marcián, místostarosta obce				
Právnická osoba	**Obec Rajhradice**				
Obec / sídlo	Krátká 379, 664 61 Rajhrad				
Téma	Vodní hospodářství				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínky obce Rajhradice k zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje

Obec Rajhradice požaduje doplnit území nad obcí v rozsahu zakresleném v příloze tohoto dopisu do ploch určených k protipovodňovým opatřením jako veřejně prospěšné opatření. V případě, že nebude plochy pro toto opatření možno zakreslit do návrhu ZÚR, nesouhlasíme s uvedením ploch pro opatření POT5 v území pod obcí Rajhradice.

Odůvodnění:

Obec Rajhradice neleží v současné době ve vyhlášeném záplavovém území řeky Svratky. Při výpočtu rozlivového území Ivanovického potoka se ale zjistilo, že je obec silně ohrožena rozlivy povodně z tohoto toku, resp. vodami z levobřežní inundace za LB hrází Svratky. Díky levostrannému ohrazování Svratky je obec chráněna proti rozlivům Svratky, zároveň se ale výše vybřežené vody nemohou do koryta Svratky vrátit a protékají při povodni levobřežní inundací a korytem Ivanovického potoka. Výpočet provádělo oddělení hydroinformatiky Povodí Moravy s.p.

Jedinou reálnou možností protipovodňové ochrany obce je provedení protipovodňových opatření severně nad obcí. Protipovodňová opatření budou spočívat ve vybudování příčné hráze k zadržení vody a zkapacitnění krátkého úseku koryta Ivanovického potoka (rozšíření, příp. ohrazování) nad zaústěním do Svratky pod jezem v Rajhradě. Vytvořením hráze zároveň vznikne navýšení retence území, což bude mít příznivý účinek pro povodňovou situaci níže na toku.

Pokud by nedošlo k protipovodňové ochraně obce Rajhradice nad obcí, nemohli bychom souhlasit s vymezením území jižně pod obcí pro technické protipovodňové opatření, označené v návrhu ZÚR jako POT05. Opatření vychází ze studie proveditelnosti „Svratka-přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 26,370 (Rajhrad) až ř.km 30,617 (Modříce) včetně výustní trati Bobravy (ř.km 0,00 až 2,00)“, která byla zpracovaná atelierem Fontes s.r.o. pro Povodí Moravy s.p. v 05/2010. Se studií jsme byli zpracovatelem i objednatelem podrobně seznámeni a máme ji k dispozici. Technické opatření počítá mimo jiné s vybudováním ohrazovaného retenčního prostoru jižně pod obcí Rajhradice.

Tím by ale vznikla pod obcí hráz napříč levobřežní inundací, kolmá na stávající hráze Svratky. Kromě požadovaného efektu zadržení vody v ohrazovaném prostoru by vznikl efekt přehrazení průtoku levobřežní inundací. Při průchodu povodně levobřežní inundací v současném stavu by sice v obci vznikly škody na majetku, při průchodu povodně po výstavbě hráze pod obcí by ale došlo k jejímu vzdutí a obec by byla zatopena podstatně vyšším sloupcem vody a škody by v tomto případě byly mnohonásobně větší. To by platilo i pro obec

Opatovice, ležící jihovýchodně pod Rajhradicemi, na kterou by hráz průtoky v levobřežní inundaci odklonila.

Proto není možné provést opatření POT5 dříve než bude provedeno účinné a spolehlivé protipovodňové opatření nad obcí a do návrhu ZÚR není možno uvádět plochy pro opatření POT5 bez ploch na protipovodňová opatření nad obcí.

Obec Rajhradice si je vědoma toho, že opatření POT5 pomohou zlepšit povodňovou situaci níže na toku a tím zvýšit povodňovou ochranu níže položených obcí v jeho okolí. Nesmí to být ale na úkor kritického zhoršení povodňových podmínek naší obce.

Předem děkujeme za respektování našich připomínek.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí informace obce Rajhradice o povodňových rizicích nad obcí.

Plocha, o kterou obec žádá doplnit v ZÚR JMK plochu navrženou pro technické protipovodňové opatření **POT05 Řízené inundace Židlochovice a Židlochovické poldry na vodním toku Svratka,** není obsažena v podkladu pro pořízení ZÚR JMK, a sice ve studii proveditelnosti „Svratka-přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 26,370 (Rajhrad) až ř.km 30,617 (Modřice) včetně výustní trati Bobravy (ř.km 0,00 až 2,00)“.

Vzhledem k tomu, že Povodí Moravy, s.p. zvažuje opatření na Ivanovickém potoce, třebaže zatím není územně vymezeno, bude požadavku obce vyhověno takto**: v textové části návrhu ZÚR do čl. 237 bude doplněno do názvu POT05 „včetně Ivanovického potoka“ , do územní identifikace budou doplněny obce Rajhradice a Rajhrad. Do odůvodnění bude k bodům 220 – 242 dopsáno „včetně Ivanovického potoka“.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**111**	Datum	06.05.2015	Č. j.	56683/2015
Jméno	Mgr. Hana Kolaříková starostka				
Právnická osoba	**Obec Věteřov**				
Obec / sídlo	Věteřov 207, 697 01 Kyjov 1				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: Připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Obec Věteřov požaduje změnu trasování RK 130 (spojující RBC13 a RBC12) z důvodů vedení RK v zastavěném území obcí Věteřov a Strážovice.

Dle našeho názoru je funkčnost navrhovaného RBK v současné podobě na úrovni územně plánovací dokumentace obcí snížena, protože RBK je veden na k. ú. Věteřov skrz vinohrad obklopen zastavěným územím z obou stran a je vymezen v šířce 40m.

Z důvodů dalšího možného urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice probíhala jednání za účelem možnosti změny trasování RBK v této lokalitě tak, aby RBK nevedl zastavěným územím a aby byla jasně vymezena hranice, za kterou již další rozvoj probíhat nebude.

Orgán ochrany přírody Krajského úřadu Jihomoravského kraje s uvažovanou změnou trasování RK 130 souhlasí, přílohou této připomínky je jejich vyjádření, které bylo vydáno na základě jednání pořizovatele územně plánovací dokumentace (MěU Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování) a orgánu ochrany přírody KrU JMK.

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem proč je na území obce Věteřov vymezen biokoridor regionální úrovně je zajistit dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných části ÚSES. Obecně lze konstatovat, že šíře regionálního biokoridoru je dána vždy konkrétní geomorfologií a přírodními podmínkami v dané lokalitě. K upřesnění koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Věteřov a Strážovice), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystému a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

V tomto konkrétním případě návrh ZÚR JMK vymezením koridoru pro regionální biokoridor RK 130 (reprezentující biochory 3VC a 2VC) v této lokalitě respektuje dlouhodobě sledovanou koncepci ÚSES. Z hlediska reprezentativnosti a kritéria potenciálních ekosystémů se v širším okolí lokality jedná o území homogenní. To znamená, že potenciální úprava vymezení biokoridoru východním směrem tak, aby byl uvolněn prostor pro případný další urbanistický rozvoj zastavitelných ploch v návaznosti na silnici I/54, nepředstavuje změnu reprezentativnosti stanovišť. Území je součástí stejné biochory (3VC a 2VC). Z hlediska kritéria prostorových parametrů se nové vedení biokoridoru v odkloněné poloze východně od původního dlouhodobě fixovaného vedení dostává k limitu maximální přípustné délky, která u regionálního biokoridoru činí 8 km. Vymezením biokoridoru východním směrem přes intenzivně využívanou zemědělskou půdu se eliminuje riziko střetu s plánovaným (a částečně již realizovaným) rozvojem obce Věteřov, avšak délka biokoridoru se dostává na limitní vzdálenost 8 km.

Výše uvedené je důvodem, proč je potřeba koridor pro regionální biokoridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK ponechat. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argument, že z důvodů urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice by byla žádoucí úprava vymezení koridoru pro RK 130 v návrhu ZÚR JMK tak, aby koridor pro RK 130 při upřesňování v územních plánech dotčených obcí umožnil eliminovat střet s plánovaným rozvojem a jasně vymezit hranici, za kterou již další rozvoj probíhat nebude. S ohledem na to, že koridory pro ÚSES jsou v návrhu ZÚR JMK vymezovány tak, aby umožňovaly řešení co možná nejvíce se přibližující reálnému stavu v krajině, pořizovatel ZÚR JMK akceptuje podnět obce Věteřov na úpravu vymezení části předmětného koridoru v lokalitě Strážovského kopce.

<u>K připomínce obce Věteřov k regionálnímu biokoridoru K 130 uvádíme vyjádření OŽP:</u>

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a doporučuje vyhovět připomínce obce Věteřov, která se vztahuje k úpravě vymezení koridoru pro regionální koridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu bude v Návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro regionální biokoridor K 130 v lokalitě Strážovského kopce na správním území obcí Věteřov a Strážovice v části předmětného koridoru ústící z jižní strany do RBC 130 „Babí lom" upraveno tak, aby bylo možné regionální biokoridor při upřesňování v územním plánu vymezit mimo stávající zástavbu a vést jej východně zastavitelné plochy 1.7 pro občanskou vybavenost (dle změny č. 1 ÚP Věteřov z roku 2011) a zaústit jej jižně do plochy pro

regionální biocentrum RBC 130 „Babí lom“. Z hlediska koordinace územně plánovací činnosti obcí (širších vztahů) to znamená, že výše uvedená úprava vymezení předmětného koridoru se bude týkat správního území obce Věteřov, správního území obce Strážovice, která uplatnila stejnou připomínku, a případně zalesněné okrajové části správního území obce Sobůlky. Návrh ÚP Věteřov s vyznačením odklonění regionálního biokoridoru K 130 byl projednán na společném jednání dne 28.04.2015, obec Sobůlky neměla k řešení připomínky.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**112**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56742/2015
Jméno	Ing. Miloš Kozumplík, starosta				
Právnická osoba	**Město Veselí nad Moravou**				
Obec / sídlo	Tř. Masarykova 119, 698 01 Veselí nad Moravou				
Téma	Rozvojové osy, centra osídlení, cyklistická doprava, silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

Rada města Veselí nad Moravou na své 15. schůzi dne 27.4.2015 projednala návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území vč. podkladových materiálů. V diskusi se shodla na těchto připomínkách:

1. navrhuje nově zařadit rozvojovou osu Veselí n. Mor. – Velká nad Veličkou, s koordinovanou podporou dopravních, pracovních funkcí a lepší propojení oblasti Horňácka (i v souvislosti s navazující osou Kyjovskou)

2. Veselí n. M. zařadit jako regionální centrum tj. na stejnou úroveň jako Kyjov a Hodonín (i ve vztahu k velikosti ORP blížící se 40 tis. obyv.)

3. doplnění regionálních cyklotras spojujících území kolem řeky Moravy s Horňáckem např. trasa podél Veličky, ve směru na Blatnici i ve směru na Hroznovou Lhotu. Návrh tras bude upřesněn na dalším jednání v regionu

4. návrh dopravního napojení ORP, části Horňácko na R/55 jako VPS (trasa Bzenec přívoz východní obchvat Vnorov a část východního obchvatu Veselí ke komunikaci do Blatnice) Současně podáváme připomínku = toto napojení vést v kategorii návrhu, nikoliv rezervy, protože je jedinou variantou napojení vedoucí mimo zastavěné území a mimo ochranná pásma zdrojů pitných vod

5. do ZÚR začlenit návrh řešení území kolem Baťova kanálu formou územní studie. Hlavním cílem je zachování přírodních a kulturně památkových hodnot a současně umožnit rozvoj podnikání včetně výstavby potřebné technické infrastruktury. Potřeba dokumentace se zdůvodňuje:

o jedná se o významnou rozvojovou linii s dopadem na cestovní ruch, zaměstnanost

o současně probíhá v území ochrany pitných vod kvartér řeky Moravy a řadou lokalit s vysokou

mírou ochrany přírody (Natura, ÚSES, Přír. park)

o probíhá zde intenzivní zcela nová urbanizace území (v minulosti vodní cesta neměla urbánní vliv)

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Požadavku na rozvojovou osu Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou se nevyhovuje.

Pořizovatel ZÚR si je vědom problematiky regionu, proto je Horňácko v ZÚR zařazeno mezi specifické oblasti nadmístního významu s centrem Velká nad Veličkou (N-SOB2). ZÚR JMK nevymezují rozvojové osy tam, kde jsou vymezeny specifické oblasti, tedy oblasti se specifickými hodnotami a problémy. Zařazení mezi specifické

oblasti má napomoci řešení socioekonomických aj. problémů Horňácka daných prostorovou odlehlostí regionu vůči krajskému městu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK požadavku na zařazení Veselí nad Moravou jako regionálního centra vyhovuje, protože Veselí nad Moravou je správním centrem (sídlo obecního úřadu obce s rozšířenou působností) a funguje jako autonomní centrum zajišťující všestrannou obslužnost velkého regionu v periferní poloze Jihomoravského kraje. V odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno, že vymezením regionálních center se sleduje územní stabilizace středisek regionálních pracovních a obslužných funkcí v rámci příslušných spádových území, což Veselí nad Moravou bezesporu splňuje. **Návrh ZÚR JMK kap. B.5. Centra osídlení a I.1. Výkres uspořádání území kraje bude upraven tak, že Veselí nad Moravou bude navrženo v kategorii regionální centrum.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Požadavku na doplnění regionálních cyklotras se nevyhovuje. Návrh zásad územního rozvoje vychází z platných oborových podkladů a koncepcí. ZÚR navrhují dálkové mezinárodní a krajské cyklistické koridory z „Programu rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji". V současné době pořizuje Jihomoravský kraj „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023". Tato koncepce se po schválení stane jedním z podkladů pro budoucí aktualizaci ZÚR. Případné změny cyklotras spojujících okolí řeky Moravy s Horňáckem, budou zapracovány do aktualizace ZÚR.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí. Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel je ve veřejném zájmu a je dotován.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Pořizovatel ZÚR JMK se seznámil s ideovým návrhem dopravního napojení ORP, části Horňácko na R/55 jako VPS a prověřil, že neexistuje studie, která by požadované propojení řešila. Návrh ZÚR je zpracován s využitím odborných podkladů, dotčené orgány z rezortu dopravy do návrhu ZÚR JMK záměr na dopravní napojení ORP, části Horňácko na R/55 neuplatnily.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

V ZÚR JMK je obsažen návrh **DV01 Rohatec – Hodonín – soutok Moravy/Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál".** Baťův kanál je územně stabilizován, v ZÚR je navrženo pouze prodloužení vodní cesty pro rekreační plavbu. Vzhledem k prioritní ochraně přírody a krajiny Dolního Pomoraví nejsou žádoucí zásadní změny využití území v okolí vodní cesty. Pořizovatel ZÚR JMK proto nepředpokládá významný urbánní vliv Baťova kanálu.

Baťovým kanálem dotčená města a obce však mohou pořídit územní studii, která *prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability…* Informujeme, že pořizování územních studií pro správní území obce s rozšířenou působností může být pořízeno s podporou z **Integrovaného operačního systému** (IROP), příjemci podpory jsou obce s rozšířenou působností.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**113**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56743/2015
Jméno	Jaromír Konečný, starosta				
Právnická osoba	**Obec Křenovice**				

Obec / sídlo	Školní 535, 683 52 Křenovice
Téma	Železniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Území dotčené námitkou:

Území dotčené záměrem RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní

Území dotčené záměrem RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní

Odůvodnění námitky:

Zastupitelstvo obce Křenovice na svém ustavujícím zasedání dne 4. 11. 2014 schválilo toto usnesení č. 19:

„ Zastupitelstvo obce Křenovice nesouhlasí s realizací záměru na propojení tratí 300 a 340 (tzv. Křenovická spojka) jižně od zastavěné části obce Křenovice, tj. nepodporuje žádnou z doposud navrhovaných jižních variant.

S ohledem na odůvodněnou potřebnost záměru propojení tratí na straně jedné a na potřebu obce týkající se zajištění dopravní obslužnosti minimálně ve stávající kvalitě na straně druhé, Zastupitelstvo obce Křenovice podporuje návrh propojení uvedených tratí severně od obce v místě, kde se obě tratě sbíhají, za podmínky zachování plné funkčnosti železniční stanice Křenovice ~ horní nádraží.“

Výše uvedené usnesení se mj. opírá o tyto argumenty, které vycházejí především z Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013 (dále jen studie):

1. Pěší dostupnost žel. zastávek (počet obyvatel Křenovice + Hrušky)

Ze studie jednoznačně vyplývá, že severní varianta obslouží o 50 % obyvatel více než varianta jižní. Je třeba také upozornit na skutečnost, že při vynášení izochron do mapy Křenovic byla stávající zastávka Křenovice horní nádraží umístěna západně od trati, přestože se nachází na její východní straně (víz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 26, obr. 1. Dostupnost zastávek Křenovické spojky), která je blíže obytné zástavbě. Přesným umístěním zastávky Křenovice horní nádraží by obě izochrony dostupnosti (10 i 15 minut chůze) obsáhly výrazně větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou.

2. Náročnost autobusové dopravy

Z hlediska náročnosti autobusové dopravy je severní varianta jednoznačně výhodnější, protože vyžaduje autobusovou dopravu pouze jedním směrem (Hrušky a Vážany) od vlakové zastávky Křenovice-horní nádraží. Jižní varianta vyžaduje autobusovou dopravu dvěma směry (Hrušky a Vážany, Křenovice) od vlakové zastávky (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29). Jižní varianta, většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny a místní komunikace autobusovou dopravou. V případě jižní varianty přijdou obyvatelé Křenovic o stávající komfort cestování vlakem do Brna, přičemž obyvatelé Hrušek a Vážan – vzhledem k umístění vlakového nádraží mimo obce – nic nezískají.

3. Investiční náklady

V tomto parametru považujeme za zásadní nedostatek absenci nákladů na revitalizaci zastávky Křenovice horní nádraží a jejího okolí v investičních nákladech jižní varianty.

4. Dotčení hlukem a bezpečnost (např. při vykolejení vlaku)

Tento parametr je uváděn jako největší slabina severní varianty. Je však třeba připomenout, že se nejedná o novou zátěž, neboť těmto vlivům jsou obyvatelé Křenovic vystaveni již nyní provozem na přerovské a vlárské trati, které vedou prakticky v trase severní varianty. Stávající přerovská trať je v obci prakticky celá umístěna v zářezu, který tvoří přirozenou hlukovou bariéru a vznikající hluk v obci je minimální. V případě jižní varianty budou hlukem obtěžováni obyvatelé nejen Křenovic a Hrušek, ale i Zbýšova. Jižní varianta trati představuje nový velký zdroj hluku, protože bude umístěna na rovině, bez přirozených hlukových bariér. Navíc lze očekávat,

že s vývojem nových technologií (nové konstrukce vlakových souprav, protihlukové clony nebo bezpečnostní systémy) se budou tato rizika snižovat. Obecně lze konstatovat, že železnice daleko od obytné zástavby sice nebude nikoho ohrožovat ani obtěžovat hlukem, ale také nikoho nikam nepřepraví.

5. Střety s protipovodňovou ochranou

V tomto parametru je opět mnohem výhodnější varianta severní.

6. Zábor ZPF

Jižní varianta je několikanásobně náročnější na zábor zemědělské půdy, a to zejména té nejkvalitnější v I. třídě ochrany.

7. Míra zásahu do krajiny

Přestože je tento parametr jen obtížně měřitelný, je zřejmé, že severní varianta je ke krajině výrazně šetrnější (vede převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). V případě severní varianty budou z větší části využity stávající tratě, nový úsek bude dlouhý cca 800 m. Nový úsek tratě dle severní varianty bude umístěn přibližně v prostoru, kde dochází ke křížení obou tratí, území není v současné chvíli využíváno zemědělsky ani jinak. Jižní varianta naopak vytvoří v krajině výraznou pohledovou i pocitovou bariéru a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov, Nový úsek tratě bude dlouhý cca 2,6 km a bude umístěn v prostoru, který je intenzivně zemědělsky využíván, jedná se o zemědělskou půdu nejvyšší kvality.

Z výše uvedených důvodů **požadujeme vypuštění záměru „RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka"), Varianta Jižní" z navrhovaných zásad územního rozvoje a ponechání pouze záměru „RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka")) Varianta Severní".**

Toto řešení jednoznačně vyplývá z parametrů popsaných ve studii, kde ale byly v závěrečném vyhodnocení (viz 2. Etapa, Návrhová část – Souhrnná zpráva, strana 41) potlačeny výhody severní varianty (zejména pěší dostupnost, náročnost autobusové dopravy, zábor ZPF a míra zásahu do krajiny) a zveličeny její nevýhody, tj. parametry hluku a bezpečnosti.

Vyhodnocení připomínky

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „severojižního kolejového diametru". Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenoviké spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní arietě). Pro nesouhlas obcí s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013). Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpřijatelnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny převzaty a umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

V připomínce jsou zdůrazněny hlediska, dle kterých je severní varianta vhodnější než varianta jižní, případně je upozorněno na skutečnosti, které vhodnost severní varianty ještě umocňují. Pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že všechna uváděná hlediska byla rovněž hodnocena v rámci územní studie. Pořizovateli nepřísluší hlediska posouzená projektantem v územní studii dále hodnotit, posouzení slouží pouze jako podklad pro další rozhodování o realizaci stavby.

Územní studie je podkladem pro ekonomické vyhodnocení v rámci studie proveditelnosti nebo investičního

záměru. V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, součástí řešené trati je i Křenovická spojka; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení. Závěr: Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**114**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56755/2015
Jméno	Ing. Pavel Bíza (ved. útvaru správy povodí)				
Právnická osoba	**Povodí Moravy, s. p.**				
Obec / sídlo	Dřevařská 11, 602 00 Brno				
Téma	Vodní doprava, vodní hospodářství, ÚSES a jiné (procesní)				
Téma – jiné					

K výše uvedenému materiálu, který je zveřejněn na internetových stránkách http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=246347&TypeID=2 vydáváme po jeho prostudování z **hlediska správce povodí** následující

připomínky:

a)	1. V návrhu ZÚR JMK je prodloužení plavební cesty Baťův kanál pro rekreační plavbu až po soutok s Dyjí. **Upozorňujeme** na možnost kolize s aktualizovanou „Koncepcí zprůchodnění říční sítě ČR – aktualizace 2014“ (http://www.mzp.cz/cz/fragmentace_krajiny), ve které je řeka Morava „nadregionálním prioritním biokoridorem“ i s plány povodí, ve kterých jsou zde navrhovaná opatření k obnově migrace ryb a ostatních vodních živočichů.
b)	2. Ve vymezení ÚSES došlo k rozšíření rozsahu původního vodního biokoridoru na VD Nové Mlýny I. a lil. zčásti vodní plochy na celou plochu obou těchto vodních nádrží (nivní část tohoto biokoridoru zůstala vedená v pásu pobřežních pozemků). Celá plocha střední nádrže VD Nové Mlýny je regionálním biocentrem (RBC44).
c)	3. V návrhu ZÚR JMK **nejsou** uvedena tato technická protipovodňová opatření (PPO) významnějším plošným rozsahem, která jsou zařazená v návrzích PDP Dyje: **DYJ217013 Jihlava, Pohořelice – ochranné hráze (DY130117)** **DYJ217015 Dyje, Břeclav – protipovodňová opatření I. etapa** **DYJ218037 Jihlava, Odrovice, ochranné hráze (DY130117)** **DYJ218033 obec Kupařovice; Studie proveditelnosti PPO na Jihlavě (DY130117)** **DYJ218049 PPO Lanžhot (DY130117)**
d)	4. Lokality pro akumulaci povrchových vod (podle Generelu) jsou v prostudovaném materiálu uvedeny všechny.
e)	Všechny podklady, které jsme pro ZÚR JMK poskytli (Ing. David Veselý), jsou akceptovány. Návrhy dokončených studií proveditelnosti „Přírodě blízkých protipovodňových opatření“ (PBPPO) jsou v ZÚR JMK vyznačeny s dostatečným přesahem jako veřejně prospěšná opatření. Pro opatření v rámci města Brna (studie je momentálně zpracovávána) jsou vyznačeny koridory podél řek, což považujeme za

	dostatečné s ohledem na skutečnost, že zapracování do územního plánu je dohodnuto s městem Brnem.
f) g)	Na základě jednání s vodoprávním odborem JmK je zvažováno rozšíření rozsahu veřejně prospěšných opatření v lokalitě řeky Dyje v úseku Jevišovka – Hevlín a též rozsahu veřejně prospěšných opatření na Ivanovickém potoce nad obcí Rajhradice. Tato rozšíření zatím nejsme schopni přesně definovat.
h)	V návaznosti na jednání v Rousínově navrhujeme do ZÚR JMK zařazení poldru v Komořanech. Doposud je návrh poldru uváděn pouze ve stanoveném záplavovém území Rakovce v souvislosti s pozitivním vlivem na průběh hladin v Rakovci, což je zásadním argumentem při řešení PPO v Rousínově.
i)	Upozorňujeme: - Nadregionální biokoridor K161 V (vodní) je zaznačen přes hráz mezi horní a střední nádrží VDNM a přes hráz dolní nádrže do Dyje – je třeba dořešit ve vazbě na případný požadavek na provedení opatření umožňující migraci vodních živočichů. Po proudu migrace možná je.
j)	- Nadregionální biokoridor K161 N (nivní) je značen po jižním (Věstonickém, Pavlovském) břehu dolní nádrže. Otázkou je řešení situace s mobilními objekty (karavany) na březích.
k)	- Nadregionální biocentrum RBC 44 (střední – věstonická nádrž) – navrhujeme vyjmutí hrází a prostoru za nimi z tohoto biocentra
l)	- Nadregionální biocentrum RBC 7 (Křivé jezero – pod dolní nádrží) – navrhujeme ohraničení biocentra silnicí Milovice – Nové Mlýny
m)	- Kapitola D1.7. Cyklistická doprava: V ZÚR JMK jsou uvedeny pouze obce, přes které koridory vedou. Trasy cyklostezek jsou Povodím Moravy, s. p. vyhodnocovány v rámci vyjadřovací činnosti.
n)	- Kapitola D 2.5. Vodní hospodářství: PBPPO na vodním toku Litava – koordinátorem staveb je Ing. David Veselý, stanoviska Povodí Moravy, s.p. ke konkrétním záměrům jsou součásti vyjadřovací činnosti.

Vypořádání připomínky

K připomínce pod písm. a) uvádíme:

Připomínce části a) se vyhovuje.

Po vzájemném vysvětlení pořizovatel ZÚR JMK vyhovuje připomínce takto: V textové části návrhu ZÚR JMK bude u **záměru DV01 Rohatec – Hodonín – soutok Morava/Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál"** v článku 136 zpřesněn Úkol pro územní plánování takto: *a) Zpřesnit a vymezit koridor s* ***ohledem na obnovu migrační prostupnosti*** *toku Moravy… V* textové části odůvodnění ZÚR JMK budou k bodům 135-136 případně doplněny stěžejní informace z "**Koncepce zprůchodnění říční sítě ČR**", aktualizace 2014 (http://www.mzp.cz/cz/fragmentace_krajiny).

K připomínce pod písm. b) uvádíme:

Vysvětleno.

Bylo vysvětleno, že skladebnými prvky ÚSES, které řeší návrh ZÚR JMK jsou biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně. Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (m 1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování

ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč v případě koridoru pro vodní biokoridor K 161V v prostoru Novomlýnských nádrží byla zvolena proměnlivá šíře koridoru v rozsahu vodní plochy nádrží. Vlastní vymezení biokoridoru K 161V bude tedy zpřesněno v územních plánech dotčených obcí. Doporučujeme, aby Povodí Moravy, s. p., především při projednávání územních plánu a jejich změn uplatnilo konkrétní připomínky k rozsahu vymezení.

K připomínce pod písm. c) uvádíme:

Připomínce se nevyhovuje.

Pořizovatel ZÚR JMK požadavku na doplnění vyjmenovaných technických protipovodňových opatření nevyhovuje. Při jednání se zástupci Povodí Moravy, s. p bylo vysvětleno, že v návrhu ZÚR jsou obsažena protipovodňová opatření (PPO), která jsou nadmístního významu a jsou plošně vymezena. V připomínce uvedené datové vrstvy jsou bodové nebo liniové a kromě PPO v Břeclavi se jedná o PPO místního významu. Bylo však dohodnuto, že v celém návrhu ZÚR JMK bude upraven název **POT05** (čl. 237) takto: ***Řízené inundace Židlochovice a poldr Blučina na vodním toku Svratka.***

K připomínce pod písm. d) uvádíme:

Na vědomí.

Jde o konstatování, že návrh ZÚR JMK je v souladu s Generelem LAPV, který je neopominutelným podkladem pro územní ochranu lokalit geologicky a morfologicky vhodných pro akumulaci povrchových vod.

K připomínce pod písm. e) uvádíme:

Na vědomí.

Povodí Moravy, s. p. konstatuje kompletní využití podkladů a jejich správnou interpretaci do návrhu ZÚR JMK.

K připomínce pod písm. f) a g) uvádíme:

Na vědomí.

Povodí Moravy, s. p. upozorňuje na další zvažované, avšak dosud územně nevymezené záměry protipovodňové ochrany v lokalitě řeky Dyje v úseku Jevišovka – Hevlín a na Ivanovickém potoce nad obcí Rajhradice. Pořizovatel ZÚR JMK bere tyto informace na vědomí. Poté, co budou tyto i jiné zvažované záměry prověřeny a vymezeny, mohou být uplatněny do budoucí aktualizace ZÚR JMK.

K připomínce pod písm. h) uvádíme:

Připomínce se nevyhovuje.

Požadavku Povodí Moravy, s. p. na zařazení poldru v Komořanech do návrhu ZÚR JMK se nevyhovuje. Povodí Moravy, s. p. neuplatnilo požadavek na poldr v Komořanech v rámci zadání a zpracování návrhu ZÚR JMK, poldr není obsažen v předaných odborných podkladech, ani nebyl poskytnut jako příslušný údaj o území do územně analytických podkladů. Bylo dohodnuto, že Povodí Moravy, s. p. záměr na poldr v Komořanech uplatní do aktualizace ZÚR JMK a do územního plánu obce Komořany, který se právě pořizuje.

K připomínce pod písm. i) uvádíme:

Upozornění se vyhovuje takto:

V bodě (245) I. Návrhu ZÚR JMK bude úkol pro územní plánování pod písm. a) doplněn takto: Za slova *„návaznost a propojenost systému“* bude doplněn text ***„a bylo podporováno zvyšování ekologické stability a druhové rozmanitosti v území.“***

Navržená formulace umožňuje v územních plánech odůvodnit v přípustných činnostech pro ÚSES i rybí přechody, jako prvek na podporu zvyšování ekologické stability a druhové rozmanitosti resp. migrace druhů, tj. zahrnuje také podporu migrační propustnosti vodního toku Moravy.

K připomínce pod písm. j) uvádíme:

Vysvětleno.

Při jednání se zástupci Povodí Moravy, s. p bylo vysvětleno, že v i v případě koridoru pro nadregionální

biokoridor nivní K 161N vymezeného v návrhu ZÚR JMK bylo postupováno podle stejných principů (viz vysvětlení pod písm. b), tzn. že je třeba, aby Povodí Moravy, s. p., především při projednávání územních plánu a jejich změn uplatnilo konkrétní připomínky k rozsahu vymezení.

K připomínce pod písm. k) uvádíme:

Vysvětleno.

K rozsahu nadregionálního biocentra RBC 44 „Věstonická nádrž" – viz vysvětlení uvedené pod písm. j).

K připomínce pod písm. l) uvádíme:

Vysvětleno.

K rozsahu nadregionálního biocentra RBC 7 Křivé jezero – viz vysvětlení uvedené pod písm. j).

K připomínce pod písm. m) uvádíme:

Na vědomí.

K připomínce pod písm. n) uvádíme:

Na vědomí.

Povodí Moravy, s. p. s výše uvedeným vypořádáním souhlasí.

Datum: …… **Datum: ……**

…… **……**

Ing. Pavel Bíza — Ing. arch. Eva Hamrlová

za Povodí Moravy, s. p. — za OÚPSŘ KrÚ JMK

Pořadí	**115**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56825/2015
Jméno	František Kšica, starosta				
Právnická osoba	**Obec Moravské Knínice**				
Obec / sídlo	Kuřimská 99, Moravské Knínice, 664 34 Kuřim				
Téma	Územní studie, silniční doprava, vodní hospodářství				
Téma – jiné					

Připomínky

Správní území obce Moravské Knínice je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- RDS01, územní rezerva, R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim
- RDS01-A, varianta Bystrcká, vedení koridoru: DI (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)
- RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim, Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)
- RDS01-C, varianta Optimalizovaná MŽP, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever, v úseku Hvozdec – Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v úseku Čebín s alternativou jižní (RDS01-C/J), šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území

a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-východ je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400 m- DS31, návrh, II/385 Kuřim, severní obchvat, šířka koridoru je min. 30 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Čebín, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice a Svinošice je šířka koridoru 200 m

- RDS12, územní rezerva, I/43 Kuřim, jižní obchvat, vedení koridoru: MÚK Kuřim-jih (R43) – Česká (I/43 MÚK Česká), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m
- TV01 , návrh, Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany, šířka koridoru je 100 m
- POT07, návrh, opatření na vodním toku Kuřimka

Správní území obce Moravské Knínice je dále dotčeno plochou, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

Obec Moravské Knínice nesouhlasí se způsobem vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií.

V návrhu ZÚR JMK je vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Obec Moravské Knínice je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „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“.

Úkolem územní studie, který se týká obce Moravské Knínice, je 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.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení plochy zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie.“

Výše uvedené zdůvodnění považuje obec Moravské Knínice za povšechné a zjednodušené.

Nevyplývá z něj potřebnost vymezení této plochy v návrhu ZÚR. Smyslem vymezení územních studií, ať už v územních plánech nebo v zásadách územního rozvoje, je provést zpřesnění základního koncepčního řešení, které se v územních plánech týká územního a stavebního řízení a v zásadách územního rozvoje zpracování územních plánů obcí. Územní studie přímo zadaná v územně plánovací dokumentaci nemůže řešit základní koncepci. Pokud není koncepce, např. dopravní infrastruktury jasná, je možné ji v ÚPD řešit vymezením územních rezerv a dále ji prověřovat územními studiemi, které se stanou podkladem pro zadání změny ZÚR, tedy pro zprávu o uplatňování dané dokumentace.

V návrhu ZÚR JMK je základní koncepce, vzhledem k její nejasnosti, řešena vymezením územních rezerv. **Není jasné, proč musí být pro tyto územní rezervy a navíc na rozsáhlé okolní území uvalena nutnost zpracování územní studie, když i bez tohoto požadavku je možné po vydání ZÚR zpracovat jakékoliv množství územních studií, které se mohou stát podkladem pro zadání změny ZÚR JMK, přičemž jsou potenciální plochy pro dopravní infrastrukturu chráněny právě vymezením těchto územních rezerv.**

Z návrhu ZÚR JMK a z jeho odůvodnění nevyplývá, jaký vliv má vymezení plochy pro prověření územní studií na zpracování územních plánů a jejich změn v dotčených obcích. **Znamená to, že v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti?**

Pokud však obec může řešit změny územního plánu i uvnitř plochy, ve které je uloženo prověření jejího využití územní studií, **pak je požadavek na zpracování územní studie v navrženém rozsahu zcela zbytečný.**

Obec dlouhodobě preferuje variantu RDS01-A zvanou nyní „Bystrcká", která kopíruje trasu bývalé německé dálnice. **Obec však požaduje úpravu vymezení koridoru RDS01-A v souladu s variantou zpracovanou firmou HBH projekt Brno.** Úprava původní trasy spočívá v posunutí silnice o cca 120 m směrem východním, přičemž by došlo ke snížení její nivelety na úroveň toku říčky Kuřimka a silnici II/386 by rychlostní silnice překonávala nadjezdem, jehož pokračováním by byl obchvat obce. Původní těleso dálnice by bylo navýšeno a ozeleněno a vytvořilo by hlukovou a vizuální barieru mezi obcí a novou rychlostní silnicí. **Aby bylo možné uvedených pozitivních efektů dosáhnout, obec Moravské Knínice požaduje, aby západní okraj koridoru RDS01-A byl vymezen ve vzdálenosti 120 m od původní trasy bývalé německé dálnice.**

K ostatním koridorům dopravní technické infrastruktury nemá obec Moravské Knínice žádné námitky.

Obec Moravské Knínice souhlasí s vymezením plochy POT07 – opatření na vodním toku Kuřimka s podmínkou, že v ploše bude zařazena i suchá vodní nádrž na toku Kuřimky, která byla vymezena ve změně č. 1 ÚPO Moravské Knínice.

Vyhodnocení připomínek

a) K připomínce v části týkající se územní studie

Územní studie ověřují možnosti a podmínky změn v území. Z § 30 stavebního zákona vyplývá, že územní studie mj. navrhují, prověřují a posuzují možná řešení některých funkčních systémů v území, tedy i veřejné infrastruktury, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" vyplývá, že půjde o prověřování funkčního systému dopravy v území se zvýšenými požadavky na koordinaci změn v území. Prostřednictvím územní studie 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 shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Na podkladě územní studie mohou být posléze aktualizovány ZÚR JMK. Pořizovatel předpokládá, že některé územní rezervy budou převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Na dotaz, *zda v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti,* odpovídá pořizovatel ZÚR JMK, že nikoli. Odkazuje přitom na publikaci **Stavební zákon, komentář, Jana Machačková 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.* Omezení využití území se tedy 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 stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

b) K připomínce v části týkající se rychlostní silnice R43

Obec Moravské Knínice preferuje trasu silnice R43 ve variantě RDS01-A (varianta Bystrcká). Požaduje však úpravu vymezení koridoru v grafické části ZÚR JMK.

V předmětném úseku dálnice D1 – Kuřim jsou v návrhu ZÚR JMK pro kapacitní silnici R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby,

než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

Na základě podrobnějšího prověření území v rámci předepsané územní studie (viz vypořádání připomínky v části a) a po upřesnění územních nároků prověřovaných záměrů a jejich konkrétních dopadů do území budou některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy. To znamená, že také varianty vedení silnice R43 budou v těchto krocích zpřesňovány, a to v rámci koridorů územních rezerv vymezených v ZÚR JMK.

Zde je na místě uvést, že vymezení koridoru neznamená vedení budoucí trasy v ose koridoru, ale že trasa může být konkretizována v kterékoliv poloze v rámci koridoru. Požadavek obce je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK, která je zpracována v měřítku 1:100 000. Avšak vzhledem k tomu, že v daném úseku je koridor územní rezervy vymezen mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí v šířce 600 m, lze reálně předpokládat, že obcí požadovaná trasa z takto široce vymezeného koridoru nevybočí a obcí požadovaná korekce koridoru v rámci ZÚR JMK je v tomto kontextu irelevantní. Požadavek na korekci trasy zpracované podrobnější dokumentací může být zohledněn při zpracování územní studie a zpřesňování koridoru v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

c) K připomínce v části týkající se protipovodňových opatření

Pořizovatel ZÚR JMK připomínce nevyhovuje, protože se na základě připomínek města Kuřimi a obce Malhostovice rozhodl plochu pro umístění technických protipovodňových opatření **POT07 Opatření na vodním toku Kuřimka z návrhu ZÚR JMK vypustit,** a sice z důvodu navržení protipovodňové ochrany v územních plánech dotčených obcí a jejich částečné realizace.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**116**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56828/2015
Jméno	Jaroslav Žalkovský, DiS., starosta				
Právnická osoba	**Obec Zbýšov**				
Obec / sídlo	Zbýšov 7, 683 52				
Téma					
Téma – jiné	Námitka proti návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad na udržitelný rozvoj území				

Připomínka

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

Území dotčené námitkou:

Území dotčené záměrem RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní

Území dotčené záměrem RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní

Odůvodnění námitky:

Obec Zbýšov nesouhlasí s tím, aby byl realizován záměr „RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní“ z navrhovaných zásad územního rozvoje. Tato varianta podstatně omezí používání železnice našimi občany do Křenovic.

Z výše uvedených důvodů požadujeme vypuštění záměru „RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní“ z navrhovaných zásad územního rozvoje a ponechání pouze záměru

„RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní“.

Vyhodnocení připomínky

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „severojižního kolejového diametru“. Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenoviké spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní arietě). Pro nesouhlas obcí s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013). Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpřijatelnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny převzaty a umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

V připomínce je zdůrazněno, že jižní varianta podstatně omezí používání železnice občany do Křenovic, tudíž že varianta severní je vhodnější než varianta jižní. Pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že prověřované varianty byly porovnány v rámci územní studie z mnoha hledisek; pořizovateli nepřísluší hlediska posouzená projektantem v územní studii dále hodnotit, posouzení slouží pouze jako podklad pro další rozhodování o realizaci stavby.

Územní studie je podkladem pro ekonomické vyhodnocení v rámci studie proveditelnosti nebo investičního záměru. V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, součástí řešené trati je i Křenovická spojka; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

Závěr: Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**117**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56834/2015
Jméno	Mgr. Michaela Trněná starostka				
Právnická osoba	**Město Šlapanice**				
Obec / sídlo	Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice				
Téma	Jiné, silniční doprava, letecká doprava, územní studie				
Téma – jiné					

Připomínky

1. Jiné – plochy pro průmysl

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a **požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.**

2. Silniční doprava

DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a záměr RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK.

Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů. Kromě směru Kývalka – Slatina je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části Jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského ze směru Holubice – Slatina, popřípadě i D2 – Slatina.

Zatímco rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR zakresleno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je zakresleno pouze jako plocha územní rezervy.

Zvýšení provozu na komunikacích všech typů je přirozeným důsledkem současného způsobu života a dopadá i bez rozšíření letiště na veškeré komunikace.

Šlapanice jsou obcí s rozšířenou působností, významným zdrojem a cílem cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace, přitom není vyřešeno jejich adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, kde tak dochází ke kongescím, které zdržují i trolejbusy a autobusy MHD, a ke zbytečnému zatěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem a exhalacemi.

Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Požadujeme, aby studie řešila území jižně a jihovýchodně od Brna dopravně jako celek. S komplexním návrhem dopravního řešení souvisí vyhodnocení dopadů tohoto řešení.

Uvedení některých silnic včetně rozšíření D1 Slatina – Holubice pouze jako koridory územní rezervy se jeví jako naprosto nedostatečné.

3. Silniční doprava

DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami.

Městem Šlapanice neprochází žádný významný silniční tah, na intenzitách dopravy mají klíčový podíl doprava zdrojová, cílová a vnitroměstská. V blízkosti obchvatu byla postavena nová obytná čtvrť Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny (navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato dopravu bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny). Bylo by proto vhodné prověřit, zda je desítky let starý záměr obchvatu v této podobě stále účelný a zda neexistuje vhodnější varianta.

Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a následného zařazení obchvatu Šlapanic do aktualizace ZÚR JMK.

4. Silniční doprava

DS33 – III/15286 Brno, Slatina, (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)

Návrh ZÚR obsahuje záměr DS33 – III/15286 Slatina, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti ploch, jejichž funkční využití je určeno jako plochy BO – plochy obecného bydlení v rodinných domech.

Navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická

terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato doprava bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny se všemi negativními důsledky – kongesce, zpožďování spojů MHD, obtěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem, exhalacemi

Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu městské části Brno Slatina (záměr DS33), prověřit koncepci obchvatu (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), prodloužení o úsek mezi ulicemi Šlapanice a Řípská (k MUK Brno- Slatina) zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a následného zařazení obchvatu Slatiny do aktualizace ZÚR JMK.

5. Silniční doprava

RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice

ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru o šířce 300 m, minimálně 30 m, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť.

Zároveň ZÚR JMK na rozdíl od předchozího, soudem zrušeného návrhu ZÚR, neobsahují žádné rozsáhlé plochy pro průmyslovou výrobu v jižní a jihovýchodní části města Brna a ve městě Šlapanice, což je jednoznačně pozitivní úprava návrhu ZÚR.

Vzhledem k nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice, neboť v území nepřibydou zvýšené nároky na dopravu nadmístního významu, obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště.

Vzhledem k tomu **požadujeme, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice a** zůstal ponechán pouze záměr DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany (veřejně prospěšná stavba).

Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

6. Letecká doprava

DL01 Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany

Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách, zejména na dálnici D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů.

Podle návrhu ZÚR je rozšíření ploch letiště podmíněno rozšířením D1 v úseku Kývalka – Slatina. Rozšíření není podmíněno rozšířením D1 v úseku Slatina – Holubice a to přes to, že tato trasa je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského.

Z tohoto důvodu **požadujeme stanovit do podmínek etapizace nejen rozšíření D1 v úseku Kývalka – Slatina, ale také v úseku Slatina – Holubice.**

7. Cyklistická doprava

Město Šlapanice eviduje zvýšený zájem občanů o cyklodopravu nejen v její rekreační formě, ale stále více i jako formu dopravy pro dojíždění do zaměstnání a to zejména ve směru na město Brno.

Mezi jednotlivými sídly dnes neexistují bezpečné spojnice pro cyklisty a pěší, ti jsou nuceni využívat frekventované silnice, případně jezdit velkou oklikou např. po polních cestách či rekreačních cyklostezkách. Zcela chybí koncepce výstavby dopravních cyklostezek. Je potřebná koordinace záměrů v širším území, než je

schopen vyřešit územní plán jedné obce.

Město Šlapanice požaduje rozšířit úkoly „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ o prověření vzájemného propojení sídel metropolitní rozvojové oblasti Brno sítí dopravních cyklostezek vhodných pro denní dojížďku obyvatel např. do škol a za prací.

8. Jiné – suburbanizace

Neřízená rezidenční i komerční suburbanizace v obcích v okolí Brna (zejména v obcích bez napojení na železnici) má za následek zatěžování okolního území silniční dopravou. Suburbánní výstavba v jedné obci zatěžuje zejména sousední obce. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit separátně v jednotlivých ÚP obcí, je potřebná vzájemná koordinace = suburbanizace musí být řešena na úrovni ZÚR.

Město Šlapanice požaduje, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

9. Jiné – kompenzace

Rozšíření dálnice D1, obchvaty sídel, nová trasa železniční dopravy, rozšíření letiště, trafostanice jsou záměry, které obecně budou mít dopady na životní prostředí. Požadujeme, aby návrh ZÚR respektoval naplnění cílů a záměrů územního plánování, zejména s důrazem na cíl spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Chápeme, že uvedené stavby jsou zamýšleny ve veřejném zájmu a že většinu negativních dopadů zejména hlukového zatížení nelze přímo eliminovat, **považujeme však za žádoucí zkvalitnit kompenzacemi podmínky každodenního života občanů.** Kompenzace v této oblasti by měly být směřovány do zlepšení životního prostředí a navíc do zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 uvádíme:

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat. Požadavku města Šlapanice se vyhovuje: ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu oblasti Šlapanice-Tuřany.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Město Šlapanice ve své připomínce uvádí, že modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany s sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1, a to i ze směru Holubice – Slatina. Dále uvádí, že rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR JMK vymezeno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je vymezeno pouze jako plocha územní rezervy, což se jeví městu Šlapanice jako nedostatečné.

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (RDS05) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK

Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Město Šlapanice v připomínce č. 2 dále uvádí, že jako významný zdroj a cíl cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace nemá vyřešeno adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, což je nevyhovující napojení. Město Šlapanice proto požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Pořizovatel se po zvážení všech okolností týkajících se řešení dopravy v prostoru města Šlapanice a po konzultacích se zástupci Města Šlapanice (dne 24.08.2015) rozhodl do úkolů územní studie, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplnit úkol – prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá z následujících požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. V připomínce se uvádí, že obchvat neřeší napojení Šlapanic na dálnici ani ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa. Pořizovatel uvádí, že toto není úkolem obchvatu Slatiny; ten má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č.

5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán. Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6 uvádíme:

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (RDS05) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové*

části ZÚR JMK).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 uvádíme:

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" plyne, že bude řešit zejména pozemní komunikace nadmístního významu. Území řešené územní studií zahrne cca 50 obcí, v měřítku územní studie tudíž nebude možné řešit síť cyklostezek mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl denní dojížďky za prací a do škol v metropolitním regionu – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohla být regionální síť cyklostezek napojena.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023". Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8 uvádíme:

ZÚR nedisponuje nástroji pro regulování rozvoje obcí vč. omezení rozvoje bydlení v okolí Brna. 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. Projektanti jsou odborně kvalifikováni, měli by působit jako konzultanti obecních zastupitelstev v průběhu zpracování územních plánů i poté, a vysvětlovat jim úskalí podlehnutí developerským a spekulativním tlakům. 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, což znamená chovat se jako dobrý hospodář, zejména uvážlivě nakládat s půdou. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje: aby se urbanizovaná krajina stala symbiózou civilizačních vymožeností a kultivované přírody.

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. Prostřednictvím změny územního plánu se pak zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9 uvádíme:

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v obecné rovině ust. § 18 a§ 19 stavebního zákona. Tyto cíle a úkoly jsou konkretizovány v ZÚR JMK jednak principy/zásadami obecnými, vyjádřenými zejména v kap. A, E a F I. Návrhu ZÚR JMK, a jednak principy/zásadami individuálními, vyjádřenými *„požadavky na uspořádání území"* a *„úkoly pro územní plánování"* u jednotlivých konkrétních záměrů v ostatních kapitolách (zejména v kapitole D) I. Návrhu ZÚR JMK. Projednávaná dokumentace jako celek tedy v souladu se stavebním zákonem primárně vytváří, v podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje, předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

Podle bodu 6 Přílohy stavebního zákona mezi složky životního prostředí, na které se posuzují vlivy územně plánovací dokumentace, patří (právě s ohledem na dopady do každodenního života obyvatel) ovzduší, obyvatelstvo a lidské zdraví. Toto ostatně dokládá Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK (tj. včetně i všech záměrů v nich obsažených) na udržitelný rozvoj území (VURU), které je zpracováno v souladu s platnou legislativou a respektuje rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526, kterým soud vyložil posuzování kumulativních a synergických vlivů. Zejména je to zřejmé v části vyhodnocující vlivy na životní prostředí (SEA) a ve struktuře její přílohy č. 2 „Hodnocení záměrů".

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou obsažena v kapitole A.8 SEA a to ve třech kategoriích – opatření koncepční, společná a projektová. „Opatření koncepční" jsou opatřeními k výběru variant. „Opatření společná" jsou opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů pro upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace. Tyto dvě kategorie jsou „základem" promítnutých relevantních opatření do návrhu ZÚR JMK, zejména do *„úkolů pro územní plánování"* uvedených u jednotlivých záměrů. Třetí kategorie „opatření projektová" jsou doporučeními pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně projektové „EIA". Smyslem je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné v následných fázích projektové přípravy věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Vlastní opatření vážící se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury jsou uvedena v příloze č. 2 SEA.

ZÚR JMK tak v souladu s platnou legislativou přispívají k vytváření územních podmínek pro zkvalitňování života obyvatel Jihomoravského kraje, které mohou být v navazujících procesech/řízeních využity jednak orgány životního prostředí pro zlepšení stavu životního prostředí, jednak orgány dopravními pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury a v neposlední řadě orgány ochrany veřejného zdraví k minimalizaci dopadů na obyvatelstvo.

Samotné zkvalitnění podmínek každodenního života občanů kompenzacemi směřujícími do zlepšení životního prostředí a zlepšení stavu dopravní infrastruktury ZÚR JMK nepřísluší, neboť ZÚR jsou v souladu s § 36 stavebního zákona nástrojem územního plánování, kterým kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území s ohledem na územní podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. ZÚR JMK tudíž oblast kompenzací řeší v maximální možné míře, kterou strategické posuzování vlivu na životní prostředí v oblasti územního plánování umožňuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**118**	Datum	07.05.2015	Č. j.	56973/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 12 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci páteřní silniční infrastruktury JMK a zmocnění zástupce veřejnosti

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon")

Xxxx xxxxxxxx,

nar. xx.xx.xxxx, trvale bytem xxxxxxxx xx, xxx xx xxxx,

aby nás zastupovala jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno- Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice – Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalička – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřimi

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997-2014.

Existuje řešení, kde je koridor R43 veden mimo obce a tvoří obchvaty všech obcí včetně Brna. Toto řešení zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

2. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

3. Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Odůvodnění:

Posouzení dopadů na zdraví občanů je primárním podkladem pro správné rozhodování. Není

možné po 15 letech existence kraje rezignovat na plnohodnotný územní plán.

4. Požadujeme, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna.

Odůvodnění:

Bylo doloženo dopravním modelováním, že plnohodnotný obchvat celého města Brna odvede

z celého Brna zhruba 15 tis, vozidel, z toho cca 4.5 tis. těžkých vozidel nad 12 tun.

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi

společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …*“ a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud

by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

K připomínce v bodě 1.

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, elaborát 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

<u>K připomínce v bodě 2.</u>

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35" jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací

sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v bodě 3.

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v bodě 4.

V podání není specifikováno, co podatelé považují za „plnohodnotný obchvat celého města Brna“, uvedené hodnoty bez kontextu nemají žádnou vypovídací hodnotu. Z odůvodnění připomínky lze pouze usuzovat, že podatelé akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 hledisko přepravní účinnosti. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou však multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen přepravní účinnost, ale také například negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, nelze ji však řešit prostým „odsunem“ dopravy z území Brna na „plnohodnotný obchvat“ na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí.

V návrhu ZÚR JMK jsou pro kapacitní silnici R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezeny v úseku dálnice D1 – Kuřim (tedy v úseku týkajícím se bezprostředně města Brna a jeho okolí) územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

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 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.

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“ (viz vypořádání připomínky v bodě 1.)

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**119**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57337/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 13 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci páteřní silniční infrastruktury JMK a zmocnění zástupce veřejnosti

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon'„)

xxx. xxxx. Xxxxx xxxxxxx xxx,

nar. xx. x. xxxx, trvale bytem x xxxx xx, xxx xx xxxx

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno- Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice- Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřím – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalická – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK. a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřími**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014. Návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však optimalizovaná verze R43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

2. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice**

Odůvodnění:

Realizace této komunikace by vedla k zhoršení znečištění ovzduší nejen v obcích Mikulov, Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, Pasohlávky, Pohořelice, ale také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997-2014.

3. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout plnohodnotné obchvaty měst Znojmo a Břeclav**

Odůvodnění:

Stávající návrh ZÚR nezahrnuje obchvaty vedené v dostatečné vzdálenosti od obcí Znojmo a Břeclav. Je žádoucí

vytvořit obchvaty na páteřních komunikacích S8 u Znojma a R55 u Břeclavi.

4. **Požadujeme. aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoie (PÚR)**

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …*“ a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

K bodu 1 podání

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před*

svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2 podání

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded", tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13. 11. 2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo*

kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“*

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3 podání

Trasa **silnice I/38** (dle PÚR ČR 2008 koridor kapacitní silnice S8) je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy

uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího" obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: *„Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územně plánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územně plánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územně plánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení*."

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: *„Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější."*

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického

pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

K R55 u Břeclavi

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 4 podání

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35" jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi viz vypořádání připomínky výše k bodu 3 podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území"*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**120**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57029/2015

Jméno	Ing. Dalibor Novák, vedoucí odboru
Právnická osoba	**MěÚ Hodonín, odbor rozvoje města**
Obec / sídlo	Masarykovo nám. 1, 695 35 Hodonín
Téma	Dopravní infrastruktura, technická infrastruktura a vodní hospodářství
Téma – jiné	

Připomínky

„Připomínky k návrhu ve smyslu § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů“

Městský úřad Hodonín, odbor rozvoje města, jako úřad územního plánování věcně a místně příslušný podle § 6 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje následující připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZUB. JMK“) projednávanému podle § 37 stavebního zákona:

1. RTEP03 – VVTL plynovody DN 400 PN 80. DN 250 PN 200. DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice

Přes území obcí Dolní Bojanovice, Josefov, Nový Poddvorov, Prušánky a Starý Poddvorov, jež jsou součástí správního obvodu OKP Hodonín, je navržena v návaznosti na politiku územního rozvoje územní rezerva RTEP03 pro koridor VVTL plynovodů.

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 schválila Vláda ČR Politiku územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1 a koridor P11 byl zrušen, požadujeme návrh ZÚR JMK upravit do souladu s touto nadřazenou dokumentací a rovněž zrušit vymezení koridoru RTEP03.

2. DS06 – R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav

V rámci vymezení návrhového koridoru DS06 pro rychlostní silnici R55 se na k. ú. Lužice v místě křížení silnic I/55 a III/42222 dále neuvažuje se zachováním stávající úrovňové, příp. realizace mimoúrovňové, křižovatky. Z předloženého návrhu ZÚR JMK vyplývá pouze mimoúrovňové křížení silnice III/42222 ve směru Dolní Bojanovice – Lužice přes budoucí silnici R55. Tímto dopravním řešením by téměř veškerá doprava směřující do Hodonína z obcí Dolní Bojanovice, Starý Poddvorov, Nový Poddvorov a Čejkovice byla vedena po silnici III/42222 ul. Bojanovickou přes obec Lužice. V této části obce proběhla v nedávné době nová výstavba rodinných domů (lokalita Vinohrádky) a v ul. Bojanovické dosud chybí komunikace pro pěší, příp. cyklisty. Navíc šířkové parametry silnice neodpovídají potřebám zvýšené intenzity dopravy a související bezpečnosti silničního provozu.

Doporučujeme tedy neuvažovat s mimoúrovňovým křížením silnice III/42222 přes R55, ale řešit ji ze směru od obce Dolní Bojanovice přeložením – od místa stávající křižovatky v souběhu se silnicí R55 (mezi rychlostní silnicí a Lužickým rybníkem a Písečenským rybníkem ve směru na Hodonín) s napojením na mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Hodonín – západ v lokalitě Kapřiska. V tomto smyslu obec Lužice již iniciovala zpracování projektové dokumentace a prověření možnosti alternativního dopravního řešení u zpracovatele technicko-ekonomické studie rychlostní silnice R55 – HBH Projekt spol. s r.o. Brno. **Zbývající část silnice III/42222 v ul. Bojanovické by byla řešena jako slepá a zajišťovala by obsluhu obytného území.**

3. LAPVR07 – lokalita Terezín

Na území obcí Karlín a Terezín, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena plocha územní rezervy pro umístění lokality akumulace povrchových vod-LAPV.

Při jejím detailnějším vymezení a stanovení podmínek pro její využití nutno dbát na minimalizaci dopadů na zastavěné, resp. zastavitelné, území. Především v k. ú. Karlín je plocha zakreslena v bezprostřední blízkosti zastavěného území.

4. TED01 – Zdvojení ropovodu Družba

Přes území obcí Čejč, Mutěnice, Rohatec a města Hodonín, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržen v návaznosti na politiku územního rozvoje koridor TED01 pro zdvojení ropovodu Družba.

V případě obcí Čejč a Mutěnice prochází již stávající dálkovod v bezprostřední blízkosti zastavěného území. I když je trasa stabilizována, při návrhu přípolože nutno dbát na minimalizaci dopadů na zastavěné, resp. zastavitelné, území.

5. RDV02-A – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. A Hodonín – hranice ČR / SR

RDV02-B – Průplavní spojem Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko

Přes území obce Mikulčice a města Hodonín, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena v návaznosti na politiku územního rozvoje územní rezerva pro koridor průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, a to ve dvou variantách.

V návaznosti na evidovaný záměr prověřovaného umístění veřejného logistického centra v k. ú. Hodonín (lokalita Nesyt) a jeho předpokládaného napojení na dopravní a technickou infrastrukturu upřednostňujeme průplavní spojení ve variantě A – tedy v trase řeky Moravy (podrobněji viz odst. č. 10 a příloha č. 1).

6. RDS18-A – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta A jižně Petrova
7. RDS18-B – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta B severně Petrova

Přes území obcí Petrov a Sudoměřice, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách.

I když v platném Územním plánu obce Petrov je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty, protíná zastavěné území výrobního charakteru v jihovýchodní části obce a rovněž je veden v blízkosti památkové rezervace Vinné sklepy Plže.

Severní trasa ve variantě B je rovněž podporována dotčenými obcemi Petrov a Sudoměřice.

8. RDV01 – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe: úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín

Na území obce Rohatec a města Hodonín, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena v návaznosti na politiku územního rozvoje územní rezerva pro koridor průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

Při jejím detailnějším vymezení a stanovení podmínek pro její využití nutno dbát na minimalizaci dopadů na zastavěné, resp. zastavitelné, území. Především v části Rohatec-Soboňky je koridor zakreslen v bezprostřední blízkosti zastavěného území.

9. RDS02 – R55 MÚK Hodonín, východ

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro mimoúrovňovou křižovatku na kapacitní silnici R55. Mimoúrovňová křižovatka Hodonín, východ, je součástí rychlostní silnice R55 vymezené jako kapacitní silnice R55 v politice územního rozvoje, postupně realizované a připravované ve směru od Zlínského kraje k Rohatci a dále jako dostavba polovičního profilu k již realizované 1/55 v parametrech R55 do Břeclavi. MUK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

V návaznosti na podanou žádost o výjimku z ČSN 73 6101 pro vzdálenost mezi křižovatkami Hodonín – sever a Hodonín – východ (viz příloha č. 2) a přijaté „Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multimodálního logistického centra Hodonín“ (dále jen MLC Hodonín) a s tím předpokládaným zásadním nárůstem především nákladní dopravy a nutností řešení

tranzitní dopravy v okolí Hodonína požadujeme prověření možnosti přesunutí předmětného záměru „R55 MUK Hodonín, východ“ z územní rezervy do koridoru silnice R55 – „DS06 – R55 – Rohatec – Hodonín – Břeclav“.

10. RDS15 – 1/51 Hodonín, obchvat

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro silnici I. třídy. Silnice 1/51 v návaznosti na silnici 1/55 (R55) zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Stávající silnice prochází v doteku s centrální částí Hodonína, s výraznou kumulací průjezdné dopravy, zdrojové a cílové a vnitroměstské dopravy. V případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR je značné riziko nárůstů negativních vlivů z dopravy na obynié území a lidské zdraví. Obchvat Hodonína, pro který byla již zpracována dokumentace pro stavební povolení, byl ze strany ŘSD ve své příprm>ě zastaven a to především z důvodů ekonomické nerentabilnosti a relativně nižšího nárůstu přeshraniční dopravy než se původně předpokládalo. Intenzita na silnici 1/51 nedosahuje takových hodnot, kdy by přeložka silnice s obchvatem vyžadovaly prioritní realizaci. ZÚR JMK vymezují v souladu se zpracovanou dokumentací územní rezervu. Mimoúrovňová křižovatka, která napojuje přeložku 1/51 zůstává jako součást koridoru R55 v návrhu a bude sloužit pro napojení Hodonína na R55.

V návaznosti na přijaté „Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multimodálního logistického centra Hodonín“ a s tím úzce spojenou nutností existence předmětné stavby silnice „1/51 Hodonín, obchvat“ požadujeme prověření možnosti převedení předmětného záměru z územní rezervy na koridor silnice 1/51 Hodonín, obchvat.

11. POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kvjovka

ZÚR JMK vymezují plochu přírodě blízkých protipovodňových opatření (veřejně prospěšné stavby) a pro protipovodňová opatření. Hlavním cílem protipovodňových opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Základní strategie v sobě zahrnuje tři hlavní směry: prevence před povodněmi, zvýšení přirozené retence povodí a“ technická protipovodňová ochrana.

V návaznosti na přijaté Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multinaodálního logistického centra Hodonín“, a s tím úzce spojené vytvoření vodní cesty mezi Dunajem a oblastí Hodonín – Holič, si dovolujeme upozornit, že tento projekt není dle studie společnosti DOE Europe SE zdaleka jen jednoúčelovým dopravním projektem, ale sleduje i řadu dalších důležitých cílů. Z nich je třeba uvést především radikální zvýšení bezpečnosti přilehlého území před povodněmi. A to nejen v trase mezi Hodonínem a soutokem Dyje s Moravou, ale může mít pozitivní dopad na povodňové následky i v úseku nad jezem Hodonín (Rohatec – Uherský Ostroh – Vnorovy). Vybudování tohoto zaměřuje rovněž nejen nezanedbatelnýni investičním počinem pro město Hodonín, ale představuje silný ekonomicko-pracovní potenciál pro celý Jihomoravský kraj.

Na základě výše uvedeného požadujeme zapracování předmětného záměru do ZÚR Jihomoravského kraje formou vymezení plochy pro „MLC Hodonín“ a koridoru pro průplavní spojení Dunaje s oblastí Hodonín – Holič v trase řeky Moravy.

Vyhodnocení připomínek

1. K připomínce č. 1 „RTEP 03 – VVTL plynovody DN 400 PN 80. DN 250 PN 200. DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice“ uvádíme:

Návrh ZÚR JMK zpřesnil koridor technické infrastruktury P11 VVTL plynovody vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod mezi obcí Dolní Bojanovice – Brumovice, vymezený v PÚR ČR 2008. PÚR ČR je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje JMK.

Podle Ministerstva průmyslu a obchodu vymezení navrhovaného koridoru VVTL pozbylo na aktuálnosti. Koridor technické infrastruktury P11 VVTL byl proto v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva až do doby vyřešení záměru v aktualizaci PÚR ČR 2008. MPO jako dotčený orgán muselo nejprve uplatnit požadavek na

vypuštění tohoto záměru v rámci aktualizace PÚR ČR 2008 a následně teprve poté bude možné záměr vypustit také ze ZÚR JMK. PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 byla schválena usnesení Vlády ČR č. 276 ze dne 15.04.2015. Předmětný VVTL plynovod již není v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezen.

V souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 bude koridor územní rezervy VVTL plynovod Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice ozn. RTEP03 z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

2. K připomínce č. 2 „DS 06 – R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav“ uvádíme:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro kapacitní silnici R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby a plochy MÚK Hodonín-západ kruh o poloměru 325 m.

Připomínka je koncipována se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje. Odlišné technické řešení je možné dále prověřovat v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

3. K připomínce č. 3 „LAPVR 07 – lokalita Terezín“ uvádíme:

LAPV Terezín je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Trkmanka jako plocha územní rezervy LAPVR 07. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako vodní zdroj pro bilančně problematické a málovodné povodí Trkmanky a zejména pro nadlepšování ekologických průtoků v Trkmance.

Vymezení územní rezervy v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona). Proto bod (328) I. Návrhu ZÚR JMK stanovuje požadavek na uspořádání území pod písm. a) *„vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků pro umístění LAPV“* a v úkolech pro územní plánování ukládá obcím pod písm. a) *vymezit územní rezervu pro LAPV a stanovit podmínky pro využití území v územních plánech v souladu s § 36 stavebního zákona“*, neboť detailnější vymezení a stanovení podmínek pro její využití s ohledem na minimalizaci dopadů na zastavěné území a zastavitelné plochy následuje podle stavebního zákona po ZÚR právě v měřítku územního plánu.

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Na základě výše uvedeného bude u LAPVR 07 Terezín do tabulky uvedené v příloze č. 4 do informace, čemu je nutné při dalším prověřování věnovat pozornost doplněna odrážka *„- minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu“.*

K bodu 3. připomínky vážící se k lokalitě LAPV Terezín uvádíme vyjádření MZe:

Ministerstvo zemědělství, jako dotčený vodoprávní úřad uplatňující aplikaci Generelu LAPV do ZÚR podle § 108 odst. 2 vodního zákona, souhlasí s výše uvedenými důvody a části připomínky v bodě 3, která se vztahuje k vymezení územní rezervy LAPVR 07 pro lokalitu Terezín v návrhu ZÚR JMK, doporučuje vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

4. K připomínce č. 4 „TED01 – Zdvojení ropovodu Družba“ uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro Zdvojení ropovodu Družba TED01 v souladu s vymezením v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR. V *Úkolech pro územní plánování* v bodě (212) textové části I. návrh je mimo jiné uveden požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru v součinnosti se správci sítí s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území. Podle § 43 odst. 3) stavebního zákona územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesní a rozvine cíle a úkoly územního plánování v souladu se

zásadami územního rozvoje. Koridor pro Zdvojení ropovodu Družba bude v územním plánu upřesněn (zmenšen) v součinnosti se správci sítí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

5. K připomínce č. 5 „RDV02-A – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. A Hodonín – hranice ČR / SR , RDV02-B – Průplavní spojem Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko“ uvádíme:

MěÚ Hodonín upřednostňuje Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (RDV02) ve variantě A – tedy v trase řeky Moravy v návaznosti na záměr logistického centra v k. ú. Hodonín (lokalita Nesyt) a jeho předpokládaného napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

V návrhu ZÚR JMK zůstanou vymezeny dvě varianty dlouhodobě sledovaných koridorů pro umístění případného průplavu: RDV02-A – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. A Hodonín – hranice ČR / SR a RDV02-B – Průplavní spojem Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR, var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko, a to v režimu územních rezerv. Požadavek zajistit ochranu území vymezením územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu je obsažen v 1. aktualizaci politiky územního rozvoje ČR (čl. 198).

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí, že MěÚ Hodonín preferuje případné budoucí průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe vedené koridorem RDV02-A z důvodu záměru na zřízení veřejného logistického centra v Hodoníně. Pořizovatel ZÚR JMK však upozorňuje, že oba koridory územních rezerv RDV02-A a RDV02-B jsou v území dlouhodobě sledovány, zatímco záměr na veřejné logistické centrum v Hodoníně je zcela novým, dosud územně nepřipraveným záměrem soukromého investora. Viz též vypořádání poslední části připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

6. K připomínce č. 6 „RDS 18-A – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta A jižně Petrova , RDS 18-B – 1/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta B severně Petrova“ uvádíme:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

7. K připomínce č. 7 „RDV01 – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe: úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín“ uvádíme:

MěÚ Hodonín požaduje při detailnějším vymezení a stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy RDV01 – Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe: úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín dbát na minimalizaci dopadů na zastavěné, resp. zastavitelné, území. Především v části Rohatec-Soboňky je koridor zakreslen v bezprostřední blízkosti zastavěného území.

Koridory pro umístění záměrů (vč. koridorů územních rezerv pro průplavní spojení) jsou v návrhu ZÚR JMK vymezeny tak, aby byly vedeny mimo zastavěná území sídel i s ohledem na zastavitelné plochy.

Pořizovatel ZÚR JMK ověřil, že v obci Rohatec, lokalitě Soboňky, je koridor územní rezervy RDV01 Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín vymezen v návrhu ZÚR JMK tak, aby nezasáhl do zastavěného území.

Koridor územní rezervy RDV01 pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín je v návrhu ZÚR JMK vymezen v proměnlivé šíři od 100 do 300 m. V územních plánech lze aplikací § 43 odst. 3 stavebního zákona vymezení koridoru RDV01 upřesnit, tedy zúžit na základě podrobné znalosti území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

8. K připomínce č. 8 „RDS 02 – R55 MÚK Hodonín, východ“ uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro mimoúrovňovou křižovatku na kapacitní silnici R55 MÚK Hodonín, východ (RDS02) ve vyjádření obce označené jako křižovatka silnic I/55 a II/432. MÚK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

Napojení Hodonína je navrženo třemi mimoúrovňovými křižovatkami, z nichž dvě jsou vymezeny jako návrhové plochy a jedna je vymezena jako územní rezerva. Nejdříve se předpokládá realizace dvou návrhových křižovatek. Dále bude dopravní zatížení Hodonína vyhodnocováno a v případě potřeby bude realizována i třetí křižovatka. S ohledem na přednostní výstavbu dvou návrhových mimoúrovňových křižovatek byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever.“

K problematice vymezování MÚK na silnici R55 v úseku Rohatec – Hodonín – Břeclav se vyjádřilo Ministerstvo dopravy ve svém dopise ze dne 12. května 2015 v reakci na žádost města Hodonín o výjimku dle ČSN 73 6101. Ve svém vyjádření MD uvedlo cit.: „ *…Tahová studie R55 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav byla dne 5.2.2015 projednána Centrální komisí MD a schválena v tzv. kombinované variantě, která nepředpokládá realizaci MÚK Hodonín – východ. Důvodem je skutečnost, že i při nerealizaci MÚK Hodonín – východ bude celý předmětný úsek R55 vyžadovat několik výjimek z ČSN 73 6101 ….Kumulování více výjimek v rámci jedné komunikace je přitom velmi negativně vnímáno Ministerstvem vnitra, jakožto dotčeným orgánem ve věcech bezpečnosti silničního provozu na dálnicích a rychlostních silnicích. …S ohledem na plánovanou nerealizaci MÚK Hodonín – východ byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever...“*

Vzhledem ke stanovisku MD jako dotčeného orgánu bude MÚK Hodonín, východ (RDS02) v návrhu ZÚR JMK i nadále vymezena jako územní rezerva.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

9. K připomínce č. 9 „RDS15 – 1/51 Hodonín, obchvat“ uvádíme:

Městský úřad Hodonín požaduje prověření možnosti převedení v návrhu ZÚR JMK vymezené územní rezervy pro obchvat Hodonína RDS15 – 1/51 Hodonín, obchvat do režimu návrhu z důvodu záměru na „Multimodální logistické centrum Hodonín“, které má být dopravně napojeno z tohoto obchvatu.

Pořizovatel ZÚR JMK prověřil požadavek Městského úřadu Hodonín na převedení územní rezervy RDS15 Hodonín, obchvat I/51 do režimu návrhu a z níže uvedených důvodů mu nevyhovuje.

Záměr na Multimodální logistické centrum Hodonín – Holíč (varianta Hodonín) společnosti DOE Europe SE je zcela novým a zatím územně nepřipraveným záměrem soukromého investora. Z dostupných podkladů obsahujících základní informace a schematický zákres záměru na území České republiky lze předpokládat významné střety se stávajícím využitím území a nároky na další vyvolané investice.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom přínosů případné budoucí realizace Multimodálního logistického centra Hodonín (MLC Hodonín), ale upozorňuje, že záměr na tuto stavbu je třeba komplexně prověřit z územního hlediska, vyhodnotit a dohodnout s příslušnými orgány veřejné správy. Za tímto účelem by bylo vhodné např. pořídit územní studii postupem podle stavebního zákona. Z Integrovaného regionálního operačního programu 2014 – 2020 v rámci specifického cíle 3.3 „Pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje“ je podporováno pořízení územních studií zaměřených na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přičemž příjemci podpory mohou být obce s rozšířenou působností (tedy ORP Hodonín).

Pořizovatel ZÚR JMK zjistil, že území vytipované pro realizaci MLC Hodonín – v jižním cípu katastrálního území města Hodonína v sousedství katastrálních území obcí Lužice a Mikulčice – je ovlivněno blízkostí elektrárny Hodonín vícenásobným průchodem elektrických vedení. Větší část území leží v biosférické rezervaci UNESCO Dolní Morava. Dle údajů České geologické služby se v podstatné části území nalézá chráněné ložiskové území ropy a zemního plynu. Území protíná středem stavba pro vodohospodářské účely (Povodí Moravy, s.p.), a sice odlehčovací rameno řeky Kyjovky do Staré Moravy. Ze schématu MLC Hodonín lze také dovodit, že je ve střetu s jednou variantou kanálu Dunaj-Odra-Labe, pro kterou je nutno držet dlouhodobou územní rezervu. Předmětný obchvat Hodonína je v zákresu situace MLC Hodonín zakreslen v odlišné poloze než koridor územní rezervy RDS15 vymezený v návrhu ZÚR JMK. Tyto a další střety se stávajícím využitím území a se záměry na provedení změn v území bude třeba ve spolupráci s příslušnými subjekty vyřešit.

Vzhledem k tomu, že Multimodální logistické centrum Hodonín a související vodní kanály mají napojit Českou republiku na hlavní páteř evropské vodní dopravy Rýn – Mohan – Dunaj, přičemž spojení Hodonín – Dunaj má být první etapou vodního koridoru Dunaj – Odra, je nutno, aby byl záměr na MLC Hodonín včetně doprovodných investic dohodnut s příslušnými orgány veřejné správy a následně uplatněn do politiky územního rozvoje ČR. Poté se stane náležitým podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

10. <u>K připomínce č. 10 „POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kvjovka“ uvádíme:</u>

Záměr na Multimodální logistické centrum Hodonín je zcela novým, územně nepřipraveným záměrem soukromého investora s mezinárodním přesahem. Podle dostupných informací o záměru lze předpokládat významné střety se stávajícím využitím území a nároky na další vyvolané investice.

Záměr na Multimodální logistické centrum Hodonín není obsažen v Politice územního rozvoje ČR, její 1. aktualizaci, nebyl poskytnut formou údaje o území do územně analytických podkladů a nebyl uplatněn ve fázi zadání návrhu ZÚR JMK.

Poté, co bude záměr na „Multimodální logistické centrum Hodonín“ včetně doprovodných investic a vlivů náležitě územně připraven, vyhodnocen a dohodnut s příslušnými orgány veřejné správy, může oprávněný investor kdykoli v budoucnu podat návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**121**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57031/2015
Jméno	Ing. arch. Milana Grauová, starostka				
Právnická osoba	**Město Hodonín**				
Obec / sídlo	Masarykovo nám. 1, 695 35 Hodonín				

Téma	Silniční doprava, Protipovodňová opatření
Téma – jiné	

Připomínky

Město Hodonín uplatňuje následující připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) projednávanému podle § 37 stavebního zákona:

1. RDS02 – R55 MÚK Hodonín, východ

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro mimoúrovňovou křižovatku na kapacitní silnici R55. Mimoúrovňová křižovatka Hodonín, východ, je součástí rychlostní silnice R55 vymezené jako kapacitní silnice R55 v politice územního rozvoje, postupně realizované a připravované ve směru od Zlínského kraje k Rohatci a dále jako dostavba poloviční profilu k již realizované I/55 v parametrech R55 do Břeclavi. MUK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

V návaznosti na podanou žádost o výjimku z ČSN 73 6101 pro vzdálenost mezi křižovatkami Hodonín – sever a Hodonín – východ (viz příloha č. 2) a přijaté „Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multimodálního logistického centra Hodonín“ (dále jen MLC Hodonín) a s tím předpokládaným zásadním nárůstem především nákladní dopravy a nutností řešení tranzitní dopravy v okolí Hodonína požadujeme prověření možnosti přesunutí předmětného záměru „R55 MÚK Hodonín, východ“ z územní rezervy do koridoru silnice R55 – „DS06 – R55 – Rohatec – Hodonín – Břeclav“.

2. RDS15 – I/51 Hodonín, obchvat

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro silnici I. třídy. Silnice I/51 v návaznosti na silnici I/55 (R55) zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Stávající silnice prochází v doteku s centrální částí Hodonína, s výraznou kumulací průjezdné dopravy, zdrojové a cílové a vnitroměstské dopravy. V případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR je značné riziko nárůstů negativních vlivů z dopravy na obytné území a lidské zdraví. Obchvat Hodonína, pro který byla již zpracována dokumentace pro stavební povolení, byl ze strany ŘSD ve své přípravě zastaven a to především z důvodů ekonomické nerentabilnosti a relativně nižšího nárůstu přeshraniční dopravy než se původně předpokládalo. Intenzita na silnici I/51 nedosahuje takových hodnot, kdy by přeložka silnice s obchvatem vyžadovaly prioritní realizaci. ZÚR JMK vymezují v souladu se zpracovanou dokumentací územní rezervu. Mimoúrovňová křižovatka, která napojuje přeložku I/51 zůstává jako součást koridoru R55 v návrhu a bude sloužit pro napojení Hodonína na R55.

V návaznosti na přijaté „Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multimodálního logistického centra Hodonín“ a s tím úzce spojenou nutností existence předmětné stavby silnice „1/51 Hodonín, obchvat“ požadujeme prověření možnosti převedení předmětného záměru z územní rezervy na koridor silnice 1/51 Hodonín, obchvat.

3. POP04 – Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka

ZÚR JMK vymezují plochu přírodě blízkých protipovodňových opatření (veřejně prospěšné stavby) a pro protipovodňová opatření. Hlavním cílem protipovodňových opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Základní strategie v sobě zahrnuje tři hlavní směry: prevence před povodněmi, zvýšení přirozené retence povodí a technická protipovodňová ochrana.

V návaznosti na přijaté „Memorandum“ (viz příloha č. 1) mezi městem Hodonín a společností DOE Europe SE o spolupráci na vzniku „Multimodálního logistického centra Hodonín“, a s tím úzce spojené vytvoření vodní cesty mezi Dunajem a oblastí Hodonín – Holič, si dovolujeme upozornit, že tento projekt není dle studie společnosti DOE Europe SE zdaleka jen jednoúčelovým dopravním projektem, ale sleduje i řadu dalších důležitých cílů. Z nich je třeba uvést především radikální zvýšení bezpečnosti přilehlého území před povodněmi. A to nejen v trase mezi Hodonínem a soutokem Dyje s Moravou, ale může mít pozitivní dopad na povodňové

následky i v úseku nad jezem Hodonín (Rohatec – Uherský Ostroh – Vnorovy). Vybudování tohoto záměru je rovněž nejen nezanedbatelným investičním počinem pro město Hodonín, ale představuje silný ekonomicko-pracovní potenciál pro celý Jihomoravský kraj.

Na základě výše uvedeného požadujeme zapracování předmětného záměru do ZÚR Jihomoravského kraje formou vymezení plochy pro „MLC Hodonín" a koridoru pro průplavní spojení Dunaje s oblastí Hodonín – Holič v trase řeky Moravy.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro mimoúrovňovou křižovatku na kapacitní silnici R55 MÚK Hodonín, východ (RDS02) ve vyjádření obce označené jako křižovatka silnic I/55 a II/432. MÚK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

Napojení Hodonína je navrženo třemi mimoúrovňovými křižovatkami, z nichž dvě jsou vymezeny jako návrhové plochy a jedna je vymezena jako územní rezerva. Nejdříve se předpokládá realizace dvou návrhových křižovatek. Dále bude dopravní zatížení Hodonína vyhodnocováno a v případě potřeby bude realizována i třetí křižovatka. S ohledem na přednostní výstavbu dvou návrhových mimoúrovňových křižovatek byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever."

K problematice vymezování MÚK na silnici R55 v úseku Rohatec – Hodonín – Břeclav se vyjádřilo Ministerstvo dopravy ve svém dopise ze dne 12. května 2015 v reakci na žádost města Hodonín o výjimku dle ČSN 73 6101. Ve svém vyjádření MD uvedlo cit.: „ *…Tahová studie R55 v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Břeclav byla dne 5.2.2015 projednána Centrální komisí MD a schválena v tzv. kombinované variantě, která nepředpokládá realizaci MÚK Hodonín – východ. Důvodem je skutečnost, že i při nerealizaci MÚK Hodonín – východ bude celý předmětný úsek R55 vyžadovat několik výjimek z ČSN 73 6101 ….Kumulování více výjimek v rámci jedné komunikace je přitom velmi negativně vnímáno Ministerstvem vnitra, jakožto dotčeným orgánem ve věcech bezpečnosti silničního provozu na dálnicích a rychlostních silnicích. …S ohledem na plánovanou nerealizaci MÚK Hodonín – východ byla pro zlepšení dopravních vztahů v území navržena doprovodná komunikace k R55, která spojuje II/432 od místa křížení s R55 s MÚK Hodonín – sever..."*

Vzhledem ke stanovisku MD jako dotčeného orgánu bude MÚK Hodonín, východ (RDS02) v návrhu ZÚR JMK i nadále vymezena jako územní rezerva.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Město Hodonín požaduje prověření možnosti převedení v návrhu ZÚR JMK vymezené územní rezervy pro obchvat Hodonína RDS15 – 1/51 Hodonín, obchvat do režimu návrhu z důvodu záměru na „Multimodální logistické centrum Hodonín", které má být dopravně napojeno z tohoto obchvatu.

Pořizovatel ZÚR JMK prověřil požadavek Hodonína na převedení územní rezervy **RDS15 Hodonín, obchvat I/51** do režimu návrhu a z níže uvedených důvodů mu nevyhovuje.

Záměr na **Multimodální logistické centrum Hodonín – Holíč (varianta Hodonín**) společnosti DOE Europe SE je zcela novým a zatím územně nepřipraveným záměrem soukromého investora. Z dostupných podkladů obsahujících základní informace a schematický zákres záměru na území České republiky lze předpokládat významné střety se stávajícím využitím území a nároky na další vyvolané investice.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom přínosů případné budoucí realizace Multimodálního logistického centra Hodonín (MLC Hodonín), ale upozorňuje, že záměr na tuto stavbu je třeba komplexně prověřit z územního hlediska, vyhodnotit a dohodnout s příslušnými orgány veřejné správy. Za tímto účelem by bylo vhodné např. pořídit územní studii postupem podle stavebního zákona. Z Integrovaného regionálního operačního programu 2014 – 2020 v rámci specifického cíle 3.3 „Pořizování a uplatňování dokumentů územního rozvoje" je

podporováno pořízení územních studií zaměřených na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přičemž příjemci podpory mohou být obce s rozšířenou působností (tedy ORP Hodonín).

Pořizovatel ZÚR JMK zjistil, že území vytipované pro realizaci MLC Hodonín – v jižním cípu katastrálního území města Hodonína v sousedství katastrálních území obcí Lužice a Mikulčice – je ovlivněno blízkostí elektrárny Hodonín vícenásobným průchodem elektrických vedení. Větší část území leží v biosférické rezervaci UNESCO Dolní Morava. Dle údajů České geologické služby se v podstatné části území nalézá chráněné ložiskové území ropy a zemního plynu. Území protíná středem stavba pro vodohospodářské účely (Povodí Moravy, s.p.), a sice odlehčovací rameno řeky Kyjovky do Staré Moravy. Ze schématu MLC Hodonín lze také dovodit, že je ve střetu s jednou variantou kanálu Dunaj-Odra-Labe, pro kterou je nutno držet dlouhodobou územní rezervu. Předmětný **obchvat Hodonína je v zákresu situace MLC Hodonín zakreslen v odlišné poloze než koridor územní rezervy RDS15 vymezený v návrhu ZÚR JMK.** Tyto a další střety se stávajícím využitím území a se záměry na provedení změn v území bude třeba ve spolupráci s příslušnými subjekty vyřešit.

Vzhledem k tomu, že Multimodální logistické centrum Hodonín a související vodní kanály mají napojit Českou republiku na hlavní páteř evropské vodní dopravy Rýn – Mohan – Dunaj, přičemž spojení Hodonín – Dunaj má být první etapou vodního koridoru Dunaj – Odra, je nutno, aby byl záměr na MLC Hodonín včetně doprovodných investic dohodnut s příslušnými orgány veřejné správy a následně uplatněn do politiky územního rozvoje ČR. Poté se stane náležitým podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Pořizovatel ZÚR JMK připomínce nevyhovuje, neboť záměr na Multimodální logistické centrum Hodonín je zcela novým, územně nepřipraveným záměrem soukromého investora s mezinárodním přesahem. Podle přiloženého schematického zákresu záměru lze předpokládat významné střety se stávajícím využitím území a nároky na další vyvolané investice.

Záměr na Multimodální logistické centrum Hodonín není obsažen v Politice územního rozvoje ČR, její 1. aktualizaci, nebyl poskytnut formou údaje o území do územně analytických podkladů a nebyl uplatněn ve fázi zadání návrhu ZÚR JMK.

Poté, co bude záměr na „Multimodální logistické centrum Hodonín“ včetně doprovodných investic a vlivů náležitě územně připraven, vyhodnocen a dohodnut s příslušnými orgány veřejné správy, může oprávněný investor kdykoli v budoucnu podat návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**122**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57086/15
Jméno	Vladimír Stejskal, starosta				
Právnická osoba	**Město Letovice**				
Obec / sídlo	Masarykovo náměstí 19, 679 61 Letovice				
Téma	Silniční doprav, elektroenergetika				
Téma – jiné					

Připomínky

Městský úřad Letovice, odbor výstavby a životního prostředí, jako pořizovatel územně plánovací dokumentace pro město Letovice ve spolupráci s určeným zastupitelem má k návrhu ZÚR Jihomoravského kraje následující připomínky:

1) U stavby DS20-I/43 Letovice – Stvolová je v ZÚR uvedena stavba už od křižovatky na Chlum II/368 a v ÚP

Letovice je stavba zaznamenána dle vydaného ÚR na rozšíření I/43 – viz doložená kopie výkresu z projektové dokumentace k územnímu řízení.

2) U stavby DS 19-I/43 Sebranice – Letovice, přeložka je vyčleněná plocha až po křižovatku ve Zboňku. V ÚP Letovice, ozn. plocha Z201, je již upřesnění přeložky, a to rozšířením silnice mezi I/43 a vodním tokem v délce úseku polovičním, jak je návrh plochy v ZÚR.

3) Ke stavbě 14-TS 110/22kV, Letovice+napojení novým vedením na síť 11OkV: Vzhledem k tomu, že návrh koridoru přes zastavěnou část Zboňku činí již dlouhodobě problémy při umisťování nových návrhů, nebylo by možné umístit transformovnu TS 110/22kV ještě před zastavěné území Zboňku (najít novou plochu jižně od Zboňku) a tím zkrátit navržený koridor? V ZÚR je sice navržený koridor zúžený na 50m, ale stále vede přes zastavěné území.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1) uvádíme:

Koridor DS19 pro přeložku silnice I/43 Sebranice – Letovice bude zkrácen o úsek, na nějž je vydáno územní rozhodnutí. Textová i grafická část návrhu ZÚR JMK budou odpovídajícím způsobem upraveny.

Z **vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

K připomínce č. 2) uvádíme:

ŘSD má v současné době zadáno zpracování studie řešící bodové závady na stávající silnici I/43, která bude jednotlivé záměry ještě upřesňovat. Záměr DS19 se tedy může ještě pozměnit, a to eventuálně i s dopadem do ÚP Letovice. Z tohoto důvodu je třeba zachovat vymezení koridoru v ZÚR JMK ve stávající délce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3) uvádíme:

V ZÚR JMK je zohledněn záměr vedený v ÚAP JMK dle požadavku společnosti EON jako budoucího investora. Vzhledem k měřítku zpracování ZÚR JMK (1:100 000) není možné vyhledávat alternativní trasu elektrického vedení a umístění transformovny. Problém je nutné řešit zpracováním podrobnějšího podkladu. Město Letovice má možnost se obrátit na koncepční pracovníky EON a alternativní řešení s nimi projednat. Bude-li záměr po dohodě s investorem upraven, je možné poté požádat pořizovatele ZÚR o zapracování relevantní změny v rámci aktualizace ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**123**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57091/15
Jméno	Tomáš Kříž, starosta				
Právnická osoba	**Obec Čebín**				
Obec / sídlo	Čebín 21, 664 23				
Téma	Územní studie, silniční doprava, plynárenství, železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Věc: Připomínka – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Dobrý den,

zasílám Vám připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, který byl zveřejněn na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015. Text připomínky byl schválen Zastupitelstvem obce ČEBÍN dne 6. 5. 2015.

PŘIPOMÍNKA

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Návrh pro společné jednání, který byl zveřejněn na úřední desce Jihomoravského kraje dne 23. 3. 2015

Obec Čebín

Správní území obce Čebín je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK", dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice

o DS01-A, varianta „Německá", vedení koridoru: MÚK Kuřim – Újezd u Černé Hory – MŮK „Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice a Troubsko je šířka koridoru 400m

o DS01-B, varianta „Malhostovická", vedení koridoru: MŮK Kuřim – Újezd u Černé Hory – MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Lubě, Malá Lhota, Malhostovice, Újezd u Černé Hory a Žernovník je šířka koridoru 400 m

- RDS01, územní rezerva, R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim

o RDS01-A, varianta Bystrcká, vedení koridoru: D1 (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)

o RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MŮK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim, Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)

o RDS01-C, varianta Optimalizovaná MŽP, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever, v úseku Hvozdec – Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v úseku Čebín s alternativou jižní (RDS01-C/J), šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice je šířka koridoru 600 m, plocha MŮK Kuřim-východ je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

- DS30, návrh, M/385 Hradčany – Čebín, obchvat, šířka koridoru je 150 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Čebín, Hradčany a dalších
- DS31, návrh, II/385 Kuřim, severní obchvat, šířka koridoru je min. 30 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Čebín, Kuřim, Malhostovice, Moravské
- Knínice a Svinošice je šířka koridoru 200 m
- DZ02, návrh, trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace včetně souvisejících staveb, šířka koridoru 120 m
- TEP05, návrh, WTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, šířka koridoru 320 m
- TV01 , návrh, Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany, šířka koridoru je 100 m
- RTEE03, územní rezerva, (Slavětice –) hranice kraje – Čebín), zdvojení vedení 400 kV (V434), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Rosice a Tetčice je šířka koridoru je 600 m

Správní území obce Čebín je dále dotčeno plochou, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

Obec Čebín nesouhlasí se způsobem vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií.

V návrhu ZŮR JMK je vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno". Obec Čebín je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „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".

Úkolem územní studie, který se týká obce Čebín, je 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.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení plochy zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro

následné zadání územní studie."

Výše uvedené zdůvodnění považuje obec Čebín za povšechné a zjednodušené.

Nevyplývá z něj potřebnost vymezení této plochy v návrhu ZÚR. Smyslem vymezení územních studií, ať už v územních plánech nebo v zásadách územního rozvoje, je provést zpřesnění základního koncepčního řešení, které se v územních plánech týká územního a stavebního řízení a v zásadách územního rozvoje zpracování územních plánů obcí. Územní studie přímo zadaná v územně plánovací dokumentaci nemůže řešit základní koncepci. Pokud není koncepce, např. dopravní infrastruktury, jasná, je ji možné v ÚPD řešit vymezením územních rezerv a dále jí prověřovat územními studiemi, které se stanou podkladem pro zadání změny, tedy pro zprávu o uplatňování dané dokumentace.

V návrhu ZÚR JMK je základní koncepce, vzhledem k její nejasnosti, řešena vymezením územních rezerv. **Není jasné, proč musí být na tyto územní rezervy a navíc na rozsáhlé okolní území uvalena nutnost zpracování územní studie, když i bez tohoto požadavku je možné po vydání ZÚR zpracovat jakékoliv množství územních studií, které se mohou stát podkladem pro zadání změny ZÚR JMK, přičemž jsou potenciální plochy pro dopravní infrastrukturu chráněny právě vymezením těchto územních rezerv.**

Z návrhu ZÚR JMK a z jeho odůvodnění nevyplývá, jaký vliv má vymezení plochy pro prověření územní studií na zpracování územních plánů a jejich změn v dotčených obcích. **Znamená to, že v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti?**

Obec Čebín je uvedena v seznamu dotčených obcí, ale podle vymezení ve výkresu 1.5. není do plochy zařazena severní část území, ve které se nacházejí záměry DS31, DS01-A a DS01-B. **Znamená to, že obec může (a po vydání ZÚR bude muset) pouze v této části svého území řešit změny územního plánu a jinde nikoliv?**

Pokud však obec může řešit změny územního plánu i uvnitř plochy, ve které je uloženo prověření jejího využití územní studií, **pak je požadavek na zpracování územní studie v navrženém rozsahu zcela zbytečný.**

Obec Čebín nesouhlasí s vymezením koridorů DS01-B, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvaná „Malhostovická".

Varianty koridoru R43 DS01-A a DS01-B jsou dvěma ze tří variant vedení této rychlostní silnice. V odůvodnění návrhu ZŮR JMK jsou popsány koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě a dále jednotlivé variantní záměry. Koridor DSC01 je v úseku Kuřim – Lysice vymezen ještě ve variantě DS01-C, zvané „Optimalizovaná MŽP". V odůvodnění návrhu ZŮR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: „Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP". V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru

zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria.“ Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: „Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA **projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá“.**

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje musí v souladu s § 38, odst. 2, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, schválit výběr nejvhodnější varianty. **Obec Čebín se plně ztotožňuje s hodnocením projektanta návrhu ZÚR JMK a doporučuje krajskému úřadu, aby vybral variantu DS01-A a aby varianty DS01-B a DS01-C byly z návrhu ZÚR JMK vyřazeny.**

Obec Čebín variantu DS01-A, dlouhodobě prosazuje, varianta má minimální dopady na území obce, především v případě pokračování dále na jih v trase RDS01-A. Varianty RDS01-B a RDS01-C se správního území obce Čebín dotýkají podstatně více, jejich vymezení není koordinováno s koridory TEP05 a DZ02. **Jak už bylo výše uvedeno, obec preferuje trasu silnice I/43 ve variantě „Německé v koridorech DS01-A a RDS01-A a tudíž požaduje, aby byly varianty územních rezerv RDS01-B a RDS01-C z návrhu ZÚR JMK vypuštěny.**

Obec Čebín dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 pro WTL plynovod.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Zvýše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. stavby technické infrastruktury, přičemž zde není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému, resp. bezpečnostnímu pásmu. Pokud je např. pro stavbu plynovodu vymezen koridor v šířce 320 m, znamená to, že plynovod může být umístěn i při okraji koridoru, takže bezpečnostní pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (bezpečnostní pásmo WTL plynovodu je až 160 m od půdorysu plynového zařízení). Pokud je koridor vymezen v blízkosti zastavěného území nebo se dokonce dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území bezpečnostním pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

- šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,
- koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané bezpečnostním pásmem
- zamýšlené stavby od zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo
- k jejich negativnímu ovlivnění.

Obec Čebín žádá, aby okraj koridoru TEP05 byl vymezen minimálně ve vzdálenosti 160 m od okraje zastavěného území (to se týká i zemědělských areálů) nebo zastavitelných ploch, případně ve vzdálenosti cca 100 m od železniční tratě č. 250.

Obec Čebín dále požaduje, aby koridor DZ02 byl ve správním území obce vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy, maximálně však v celkové šířce 60 m.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK se uvádí: „Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru DZ02 je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJDK s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna.“

Dále se v odůvodnění uvádí: „Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav.“

Výstavba železniční tratě č. 250 včetně elektrifikace byla ukončena v 60. letech 20. století, jedná se tedy o trať s moderními parametry, která by bez výrazných změn měla vyhovovat požadavkům provozu lehkých elektrických jednotek i nákladní dopravě. Ve správním území obce Čebín je trať dlouhodobě plošně stabilizovaná a je obklopená historicky vzniklou i nově navrženou zástavbou. Územní plán obce nenavrhuje

žádné zastavitelné plochy pro rozšíření ploch drážní dopravy. Z těchto důvodů se jeví vymezení koridoru v celkové šířce 120 m jako neadekvátní, jeho případné zapracování do územního plánu by znamenalo negativní vliv na stávající zástavbu i na potenciální zastavitelné plochy.

Vyhodnocení připomínek

K části týkající se územní studie:

Územní studie ověřují možnosti a podmínky změn v území. Z § 30 stavebního zákona vyplývá, že územní studie mj. navrhují, prověřují a posuzují možná řešení některých funkčních systémů v území, tedy i veřejné infrastruktury, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Z názvu „**Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno**“ vyplývá, že půjde o prověřování funkčního systému dopravy v území se zvýšenými požadavky na koordinaci změn v území. Prostřednictvím územní studie 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 shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Na podkladě územní studie mohou být posléze aktualizovány ZÚR JMK. Pořizovatel předpokládá, že některé územní rezervy budou převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Na dotaz, *zda v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti,* odpovídá pořizovatel ZÚR JMK, že nikoli. Odkazuje přitom na publikaci **Stavební zákon, komentář, Jana Machačková 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.* Omezení využití území se tedy 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 stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části týkající se rychlostní silnice R43:

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá preference obce Čebín ve prospěch vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě DS01-A „Německé“ a jeho pokračování v úseku dálnice D1 – Kuřim v trase RDS01-A Obec má za to, že tato trasování má minimální dopady na její území.

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Při porovnání variant kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava).

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

Na základě podrobnějšího prověření území v rámci předepsané územní studie (viz vypořádání připomínky v části a) a po upřesnění územních nároků prověřovaných záměrů a jejich konkrétních dopadů do území budou

některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy. To znamená, že také varianty vedení silnice R43 budou v těchto krocích zpřesňovány, a to v rámci koridorů územních rezerv vymezených v ZÚR JMK.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části týkající se VVTL plynovodu:

Jak je v připomínce uvedeno, koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR dle stavebního zákona vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zákon však blíže neupravuje, zda a jak má „v ploše vymezené pro umístění vedení technické infrastruktury“ (tedy konkrétně v tomto případě pro umístění vedení VVTL plynovodu) být zohledněno související ochranné či bezpečnostní pásmo.

Záměr VVTL plynovodu je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován (a tedy i zužován, resp. „odsunut“ v rámci rozsahu koridoru ze ZÚR do odlehlejší polohy vůči obci). Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1: 100 000. Záměr VVTL plynovodu musí být v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů, včetně vzájemných vzdáleností (resp. podmínek koexistence) s železniční tratí. Záměr může být současně umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce, jedná se však v tomto případě o požadavek, který bude uplatněn při upřesňování územních nároků v navazujících dokumentacích.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části týkající se železniční trati :

Požadavku obce Čebín, aby koridor DZ02 byl ve správním území obce vymezen pouze v rozsahu stávajících ploch drážní dopravy, maximálně však v celkové šířce 60 m, se nevyhovuje.

Koridor **DZ02** je vymezen pro optimalizaci stávající **trati č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice. V** návrhu ZÚR JMK je koridor vymezen v šířce 120 m, tedy šířce ochranného pásma dráhy, které činí ze zákona o drahách u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje. Optimalizace této trati se předpokládá prakticky v současné trase, půjde zejména o úpravu výškových parametrů trati, aby bylo dosaženo rychlosti 110-120km/h. Pořizovatel ZÚR JMK nepředpokládá, že by optimalizace trati ohrozila zastavěné území Čebína a upozorňuje na nutnost respektovat ochranné pásmo dráhy při plánování územního rozvoje města.

Každá stavba v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy musí být projednána se Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, jakožto účastníkem řízení v rámci územního a stavebního řízení vedeného podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Rovněž je nutno projednat stavební činnost nevyžadující rozhodnutí stavebního úřadu, tj. stavby na ohlášení, popř. stavby a činnost nevyžadující ani ohlášení stavebnímu úřadu (v rozsahu dle ust. § 103 stavebního zákona).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**124**	Datum	05.05.2015	Č. j.	57094/2015

Jméno	
Právnická osoba	**Občanské sdružení Branek**
Obec / sídlo	Mlýnská 8, 683 33 Brankovice
Téma	Doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Věc: **Připomínka k „Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje“**

Občanské sdružení Branek se od roku 2007 zabývá problematikou přeložky silnice 1/50 mezi obcemi Brankovice, Malinky a Kožušice. Vzhledem k této skutečnosti předkládáme k nyní připravovaným „Zásadám územního rozvoje JMK“ tyto připomínky:

- varianta „Střed“ RDS14-A-I/50 neřeší komplexně dopravní problematiku všech výše
- zmíněných obcí, které jsou spolu vzájemně úzce propojeny
- převedení varianty „Střed“ mezi obcemi Malinky a Kožušice do původně navrhované
- severní trasy zabraňuje rozvoji obce Kožušice (např. výstavba nových rodinných
- domů v této části; mimo jiné se jedná o jediné místo vhodné k tomuto účelu)
- varianta „Střed“ vytváří bariéru mezi přirozeným historickým propojením sídel
- dalším negativem varianty „Střed“ je přiblížení komunikace 1/50 blíže k území Natura
- 2000 Strabišov.

realizace mostních estakád a náspů spolu se stoupáním vozovky ve variantě „Střed“ přinese významný nárůst hlukové zátěže a emisí na obyvatele Kožušic.

Navrhujeme tedy jako vhodné řešení pojednávané problematiky ponechat v „ZÚR JMK“ jen variantu RDS14-B-I/50 „Jižní“.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice byl Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie

jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Argumenty uváděné v připomínce (varianta „Střed“ zabraňuje rozvoji obce Kožušice, vytváří bariéru mezi historickým propojením sídel, přibližuje se k území Natura 2000, přináší nárůst zátěže pro obyvatele obce Kožušice), upřednostňující variantu „Jih“ oproti variantě „Střed“, jsou již zohledněny ve vyhodnocení variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. I při zohlednění těchto aspektů v rámci studie byly zpracovatelem vyhodnoceny obě varianty jako srovnatelné; pořizovatel ZÚR JMK proto dospěl k výše uvedenému závěru – budou **ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**125**	Datum	04.05.2015	Č. j.	57123/2015
Jméno	Petr Markus, starosta				
Právnická osoba	**Obec Strážovice**				
Obec / sídlo	Strážovice 196, 696 38 Strážovice				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Strážovice tímto podává připomínku k trase RK 130, který spojuje RBC13 a RBCI2, z důvodů vedení RK v zastavěném území obcí Věteřov a Strážovice.

Na k. ú. Strážovice je za stávající trasou RBK směrem od obce vymezena zastavitelná plocha, která má sloužit jako zázemí pro restauraci a další aktivity na protější straně silnice I/54 (k. ú. Věteřov). Pokud bude trasa přesunuta až za tuto plochu, bude možnost směrem k obci Strážovice vymezit ještě další zastavitelné plochy v návaznosti na tuto lokalitu. Další rozvoj by byl omezen hranicí nově vedené trasy RBK.

Orgán ochrany přírody Krajského úřadu Jihomoravského kraje s uvažovanou změnou trasování RK 130 souhlasí (viz příloha žádosti).

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“*

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem proč je na území obce Strážovice

vymezen biokoridor regionální úrovně je zajistit dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných části ÚSES. Obecně lze konstatovat, že šíře regionálního biokoridoru je dána vždy konkrétní geomorfologií a přírodními podmínkami v dané lokalitě. K upřesnění koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Věteřov a Strážovice), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystému a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

V tomto konkrétním případě návrh ZÚR JMK vymezením koridoru pro regionální biokoridor RK 130 (reprezentující biochory 3VC a 2VC) v této lokalitě respektuje dlouhodobě sledovanou koncepci ÚSES. Z hlediska reprezentativnosti a kritéria potenciálních ekosystémů se v širším okolí lokality jedná o území homogenní. To znamená, že potenciální úprava vymezení biokoridoru východním směrem tak, aby byl uvolněn prostor pro případný další urbanistický rozvoj zastavitelných ploch v návaznosti na silnici I/54, nepředstavuje změnu reprezentativnosti stanovišť. Území je součástí stejné biochory (3VC a 2VC). Z hlediska kritéria prostorových parametrů se nové vedení biokoridoru v odkloněné poloze východně od původního dlouhodobě fixovaného vedení dostává k limitu maximální přípustné délky, která u regionálního biokoridoru činí 8 km. Vymezením biokoridoru východním směrem přes intenzivně využívanou zemědělskou půdu se eliminuje riziko střetu s plánovaným (a částečně již realizovaným) rozvojem obce Věteřov, avšak délka biokoridoru se dostává na limitní vzdálenost 8 km.

Výše uvedené je důvodem, proč je potřeba koridor pro regionální biokoridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK ponechat. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argument, že z důvodů urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice by byla žádoucí úprava vymezení koridoru pro RK 130 v návrhu ZÚR JMK tak, aby regionální biokoridor při upřesňování v územních plánech dotčených obcí umožnil eliminovat střet s plánovaným rozvojem a jasně vymezit hranici, za kterou již další rozvoj probíhat nebude. S ohledem na to, že koridory pro ÚSES jsou v návrhu ZÚR JMK vymezovány tak, aby umožňovaly řešení co možná nejvíce se přibližující reálnému stavu v krajině, pořizovatel ZÚR JMK akceptuje podnět obce Strážovice na úpravu vymezení části předmětného koridoru v lokalitě Strážovského kopce.

<u>K připomínce obce Strážovice k regionálnímu biokoridoru K 130 uvádíme vyjádření OŽP:</u>

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a doporučuje vyhovět připomínce obce Strážovice, která se vztahuje k úpravě vymezení koridoru pro regionální koridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu bude v Návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro regionální biokoridor K 130 v lokalitě Strážovského kopce na správním území obcí Věteřov a Strážovice v části předmětného koridoru ústící z jižní strany do RBC 130 „Babí lom“ upraveno tak, aby bylo možné regionální biokoridor při upřesňování v územním plánu vymezit mimo stávající zástavbu a vést jej východně zastavitelné plochy 1.7 pro občanskou vybavenost (dle změny č. 1 ÚP Věteřov z roku 2011) a zaústit jej jižně do plochy pro regionální biocentrum RBC 130 „Babí lom“. Z hlediska koordinace územně plánovací činnosti obcí (širších vztahů) to znamená, že výše uvedená úprava vymezení předmětného koridoru se bude týkat správního území obce Věteřov, správního území obce Strážovice, která uplatnila stejnou připomínku, a případně zalesněné okrajové části správního území obce Sobůlky. Návrh ÚP Věteřov s vyznačením odklonění regionálního biokoridoru K 130 byl projednán na společném jednání dne 28.04.2015, obec Sobůlky neměla k řešení připomínky.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**126**	Datum	07.05.2015	Č. j.	
Jméno	Ing. Vladimír Procházka, starosta				

Právnická osoba	**Městys Brankovice**
Obec / sídlo	Náměstí 101, 683 33
Téma	Vodní hospodářství
Téma – jiné	

Připomínka

Věc: Návrh zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK)

Vážení,

k výše uvedenému materiálu, který je zveřejněn na internetových stránkách JMK, Vám po jeho prostudování sdělujeme následující připomínku:

Městys Brankovice ve spolupráci s Povodím Moravy s.p. připravuje realizaci dalšího PPO – výstavbu poldru na Litenčickém potoce. Cílem tohoto opatření jev případě ohrožení městyse Brankovice povodní možnost regulace průtoku v tomto potoce. Zbudováním poldru by mohlo dojít k zajištění průchodu vod Q20 – Q50, což by významně přispělo k ochraně občanů městyse Brankovice a jejich majetků. V současnosti probíhá výběrové řízení na zpracovatele studie proveditelnosti. Z těchto důvodů žádáme doplnění kapitoly 2.5 Vodní hospodářství o bod – poldr Brankovice.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí informaci městysu Brankovice o záměru na vybudování poldru na Litenčickém potoce, jehož projekční příprava se zahajuje. Jde o nový záměr, který prozatím není územně prověřen, plocha případného poldru dosud není vymezena a nelze ani posoudit, zda se jedná o záměr nadmístního významu. Z těchto důvodů nebude záměr do návrhu ZÚR JMK doplněn. Po zpracování studie proveditelnosti může oprávněný investor (Povodí Moravy s.p. či městys Brankovice) kdykoli v budoucnu podat návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**127**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57199/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu formou veřejné vyhlášky, zveřejněné na úřední desce dne 23. 3. 2015 oznámil zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území s poučením, že ve lhůtě 30 dnů ode dne doručení této vyhlášky (tedy ve lhůtě 30 dnů následujících po uplynutí patnáctého dne jejího vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Jihomoravského kraje), podle § 37 odst. 4 stavebního zákona k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území může každý uplatnit u Krajského úřadu Jihomoravského kraje písemné připomínky.

V souladu s tímto poučením podává xxxxxx xxxxxxxxx, nar. xx.x.xxxx, bytem xxxx xxx/x, xxx xx xxxx, jako vlastník pozemků, nacházejících se v k. ú. Modřice, obec Modřice **tyto připomínky:**

k části návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, vztahující se k Rychlostní silnici R52/JT.

Koridor dle výkresové části Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území má zasáhnout velmi široké území zemědělské půdy, včetně pozemků, které jsou v mém vlastnictví. V této souvislosti připomínám základní charakteristiku zemědělského půdního fondu, kdy zemědělský půdní fond je základním přírodním bohatstvím naší země, nenahraditelným výrobním prostředkem umožňujícím zemědělskou výrobu a je jednou z hlavních složek životního prostředí. Ochrana zemědělského půdního fondu, jeho zvelebování a racionální využívání jsou činnosti, kterými je také zajišťována ochrana a zlepšování životního prostředí. Výstavbou koridoru by došlo zcela jednoznačně k zásahu do zemědělského půdního fondu, došlo by k ohrožení zdravého životního prostředí v dané oblasti. Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu zcela jednoznačně stanoví, že pro nezemědělské účely je nutno využít především nezemědělskou půdu. Ust. § 5 zákona o ochraně zemědělského půdního fondu stanoví pro územně plánovací činnost povinnost, pro pořizovatele a projektanty územně plánovací dokumentace a územně plánovacích podkladů řídit se zásadami ochrany zemědělského půdního fondu. Ukládá jim pak povinnost, navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, což se v daném případě nestalo, neboť navrhovaný koridor zasahuje v podstatě a to především plánovaná trasa B, téměř výlučně do zemědělského půdního fondu. Navíc plánovaný kondor je v rozporu s Listinou základních lidských práv a svobod, kdy postihuje vlastníky zemědělské půdy, takovým způsobem, že tito budou zbaveni svého pracovního prostředku, budou zbaveni možnosti zvelebovat svůj majetek a získávat z tohoto majetku prospěch. To vše pak na úkor ztráty vlastnictví k majetku, na který vynaložili nemalé finanční prostředky, kdy konkrétně u mne navrhovaná trasa koridoru B zasahuje téměř všechny pozemky.

Nesouhlasím tedy s vedením silnice R52/JT, respektive s propojením s D2 ve vámi plánované trase.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) v proměnlivé šířce 500 – 1200 m. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh koridoru pro kapacitní silnici je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i na zemědělský půdní fond) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů.

K Vámi namítanému rozporu s Listinou základních lidských práv a svobod je třeba dodat, že v souladu s Listinou základních práv a svobod čl. 11 bod *(4)* je vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen). Zmenšením koridoru bude minimalizován zásah do zemědělského půdního fondu.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**128**	Datum	05.05.2015	Č. j.	57101/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsme vlastníky pozemků p. č.: xxxx, xxxx/xx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podáváme námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající s-lnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou pudu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádáme o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhujeme, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku

obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporného stanoviska podatelů k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**129**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57103/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem majitelkou pozemků p.č.: xxxx/xx, xxxx/xx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající s-lnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**130**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57108/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsme vlastníky pozemku p.č.: xxxx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podáváme námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádáme o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhujeme, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant

a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed" v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed". Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih" nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih" totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed" na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**131**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57118/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed". Tato varianta je v k. ú. Kožušice vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed" výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed" ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih", která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní

studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**132**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57140/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx, xxxx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné

připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**133**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57145/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx/xx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je v k. ú. Kožušice vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj

obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**134**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57146/2015
Jméno	Ing. Anežka Neužilová				
Právnická osoba	**Obec Kožušice** IČO: 00372498				
Obec / sídlo	Kožušice 97, 683 33 Kožušice				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době je Obec Kožušice vlastníkem pozemků p.č.: 4086/1,4033/55, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podáváme námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu

vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádáme o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhujeme, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR dlouhodobě sledován. Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice a Malínky a severní obchvat obce Kožušice. Stejně tak severní obchvat obce je vymezen v Územním plánu obce Brankovice (2006). Na žádost dotčených obcí byly později prověřovány i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna ještě varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky, avšak neřeší obchvat Kožušic; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení rozvoje obce, nelze se k řešení této problematiky objektivně postavit. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci a nelze tedy ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporného stanoviska obce k variantě obchvatu „Střed“. Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; výběrem varianty „Jih“ totiž dochází v mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta „Sever“ na zemědělskou půdu určitě nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**135**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57149/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Doprava
Téma – jiné	

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemku p.č.: xxxx/x, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx, xxxx/xx, xxxx, xxxx/xx, xxxx, xxxx/xx, xxxx/xx, xxxx/xx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**136**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57151/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem majitelkou pozemku p.č.: xxxx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí i/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**137**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57152/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné

blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed" výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed" ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih", která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice". Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever", „Jih") s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed". Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice" vyplývá následující:

- Varianta „Sever" je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih" upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed" řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed" je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever", dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed" a „Jih".

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed" (RDS14-A); varianta „Jih" (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed" v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed". Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih" nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih" totiž dochází

k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**138**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57153/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx/x, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je v k. ú. Kožušice vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie

jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**139**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57155/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V současné době jsem vlastníkem pozemků p.č.: xxxx/x, xxxx/xx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podávám námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádám o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhuji, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**140**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57157/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Doprava
Téma – jiné	

Připomínka

V současné době jsme vlastníky pozemku p.č.: xxxx, které se nacházejí v k. ú. Kožušice a jsou dotčeny Zásadami územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Podáváme námitku k návrhu RDS 14-A-1/50 Brankovice-Kožušice, varianta obchvatu „Střed“. Tato varianta je vedena mostní estakádou do údolní nivy říčky Litavy a dále souběžně se stávající silnicí 1/50 v její těsné blízkosti. Vedení této varianty znehodnocuje zemědělsky užívanou úrodnou půdu a zároveň nežádoucím způsobem zasahuje do vzhledu obce. Dalším důležitým faktorem proč nerealizovat variantu střed je ten, že na sever od nynějších posledních obytných domů je jediné vhodné místo, kde je možné realizovat další výstavbu nových rodinných domů. Varianta „Střed“ výrazně omezí další rozvoj obce a povede jen k dalšímu jejímu vysídlování.

Na základě výše uvedených důvodů vás žádáme o zrušení varianty „Střed“ ze ZÚR JMK a navrhujeme, abyste dále sledovali jen rozvoj varianty „Jih“, která je v Zásadách rovněž uvedena. Tato svým vedením nejvíce odpovídá charakteru území a významně zvyšuje kvalitu života v Kožušicích.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Pokud se týká v připomínce popisovaného omezení výstavby nových rodinných domů severním směrem

od silnice I/50, je nutno konstatovat, že není opodstatněná. Obec Kožušice nemá platnou územně plánovací dokumentaci, která by vymezovala v tomto území plochy pro bydlení, s nimiž by byl koridor varianty obchvatu „Střed“ v rozporu. Z důvodu absence platné územně plánovací dokumentaci nelze ověřit, do jaké míry se jedná o připomínky k reálným záměrům (s možným ovlivněním obchvatem) a do jaké míry jen o zdůvodnění záporného záporné připomínky k variantě obchvatu „Střed“. Podotýkáme, že předpoklad vymezování ploch pro bydlení v lokalitách severně od stávající silnice I/50, v území nechráněném před vlivy dopravy a zcela jistě zatíženém negativními dopady silničního provozu, není z hlediska územně plánovacího prověřen; z pohledu KrÚ jako metodického orgánu územního plánování se jedná o naprosto nevhodné situování rozvojových ploch pro bydlení.

Připomínka směřující ke znehodnocení zemědělsky užívané úrodné půdy podél obchvatu se v kontextu s variantou „Jih“ nejeví příliš účelnou; dle výše uvedených závěrů studie výběrem varianty „Jih“ totiž dochází k mnohonásobně většímu znehodnocení zemědělské půdy, navíc situované ve volné krajině, v intenzivně obhospodařovaných lánech; varianta obchvatu „Střed“ na zemědělskou půdu nemá tak velký dopad.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**141** (nahrazeno podáním 186)	Datum	07.05.2015	Č. j.	57210/2015
Jméno	Petr Grünwald, starosta				
Právnická osoba	**Obec Malhostovice**				
Obec / sídlo	Malhostovice č.p. 75, 666 03 Tišnov 3				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínka

Znění připomínky obce MALHOSTOVICE je (na základě revokace zastupitelstvem obce Malhostovice) nahrazeno zněním evidovaným pod pořadovým číslem 186.

Vyhodnocení připomínky

Znění připomínky obce MALHOSTOVICE je vyhodnoceno pod pořadovým číslem 186.

Pořadí	**142**	Datum	07.05.2015	Č. j.	58729/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Plynárenství				
Téma – jiné					

Připomínka

Námitka k vedení plynovodu

Vážený pane starosto,

nesouhlasím s vedením plynovodu a tím spojeným ochranným pásmem zasahujícím do mého pozemku xxx/x v k. ú. obce Nuzířov z důvodu omezení jakékoli budoucí stavby.

Děkuji.

Vyhodnocení připomínky

K datu předmětného podání se proces pořizování ZÚR JMK nachází ve fázi tzv. „společného jednání“ ve smyslu § 37 stavebního zákona. Podle druhé věty § 37 odst. 3 stavebního zákona může k návrhu a vyhodnocení každý uplatnit u krajského úřadu písemné „připomínky“. Stavební zákon nepřipouští možnost uplatnit „námitky“ ve fázi společného jednání. Námitky mohou uplatnit zákonem vyjmenované dotčené osoby teprve v následující fázi pořizování ZÚR JMK, tj. ve fázi tzv. „veřejného projednání“ ve smyslu § 39 stavebního zákona. Připomínka podle § 37 stavebního zákona a námitka podle § 39 stavebního zákona jsou dva odlišné procesní instituty a pro jejich účinné uplatnění stavební zákon stanoví odlišné podmínky. Vzhledem k jeho obsahu a vzhledem k fázi procesu pořizování ZÚR JMK, ve které bylo předmětné podání uplatněno, bylo podání vyhodnoceno jako připomínka podle § 37 odst. 3 stavebního zákona.

Správní území obce Malhostovice, jehož je k. ú. Nuzířov součástí, je dotčeno záměrem velmi vysokotlakého (VVTL) plynovodu (vysokotlaký plynovod nad 40 barů).

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresorovou stanici Kralice nad Oslavou (Kraj Vysočina) s navrženou kompresorovou stanicí Bezměrov (Zlínský kraj). Záměr je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. V návrhu ZÚR JMK je pro záměr vymezen koridor **TEP05 VVTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna**, který zpřesňuje koridor P10, vymezený v Politice územního rozvoje ČR2008 pro posílení vnitrostátní přepravní cesty, a to z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu. Usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, která záměr i nadále obsahuje, došlo pouze k dílčí úpravě textu (specifikace VVTL plynovodu a jeho technických parametrů byla nahrazena výrazem „plynovod přepravní soustavy“). Pro koridor P10 vymezený v čl. 160 PÚR ČR 2008 vyplývá z kap. 6 Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů úkol pro příslušné kraje a obce (dle článku. 138) – zajistit územní ochranu koridoru a zpřesnit jeho vymezení v zásadách územního rozvoje a v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech obcí).

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím. Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem a Krajem Vysočina.

Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK.

Ze znění připomínky nevyplývá, že by majitel předmětného pozemku měl konkrétní stavební záměr, avšak dle katastru nemovitostí již na tomto pozemku stavby existují (rodinný dům, garáž). Pozemek je zároveň součástí zastavitelné plochy určené Územním plánem Malhostovice-Nuzířov pro bydlení.

ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován a uvedené skutečnosti týkající se předmětného pozemku přitom budou zohledněny.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**143**	Datum	07.05.2015	Č. j.	58737/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Plynárenství				

Téma – jiné	
Připomínka Zásadně nesouhlasím s plánovanou trasou plynovodu a s tím spojeným ochranným pásmem, které výrazně znehodnocuje hodnotu mého pozemku č. xxx/x v k. ú. obce Nuzířov. Vzhledem k tomu, že budu žádat o začlenění tohoto pozemku do plánované výstavby, případné vedení plynovodu by znemožnilo jakoukoli možnou výstavbu.	
Vyhodnocení připomínky Správní území obce Malhostovice, jehož je k. ú. Nuzířov součástí, je dotčeno záměrem velmi vysokotlakého (VVTL) plynovodu (vysokotlaký plynovod nad 40 barů). Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresorovou stanici Kralice nad Oslavou (Kraj Vysočina) s navrženou kompresorovou stanicí Bezměrov (Zlínský kraj). Záměr je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. V návrhu ZÚR JMK je pro záměr vymezen koridor **TEP05 VVTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna**, který zpřesňuje koridor P10, vymezený v Politice územního rozvoje ČR2008 pro posílení vnitrostátní přepravní cesty, a to z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu. Usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015 byla schválena Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, která záměr i nadále obsahuje, došlo pouze k dílčí úpravě textu (specifikace VVTL plynovodu a jeho technických parametrů byla nahrazena výrazem „plynovod přepravní soustavy“). Pro koridor P10 vymezený v čl. 160 PÚR ČR 2008 vyplývá z kap. 6 Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů úkol pro příslušné kraje a obce (dle článku. 138) – zajistit územní ochranu koridoru a zpřesnit jeho vymezení v zásadách územního rozvoje a v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech obcí). Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím. Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem a Krajem Vysočina. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK. Dle znění připomínky majitel předmětného pozemku teprve „bude žádat o začlenění pozemku do plánované výstavby“, z čehož vyplývá, že předmětný pozemek nebyl v době zpracování ZÚR JMK zastavěný ani není územním plánem určen jako zastavitelný. Požadavek pořizovatele tedy nemohl být v tomto případě aplikován. K problematice dotčení soukromých zájmů v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“* **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**	

Pořadí	**144**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57214/2015
Jméno	Hana Přibylová, předsedkyně				
Právnická osoba	**Spolek „Za lepší životní prostředí“.**				
Obec / sídlo	Sudice 38, 680 01 Boskovice				
Téma	Silniční doprava, jiné				

Téma – jiné	

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK.**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Chrudichromy, Sudice a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. **Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všechznámých variant.**

Odůvodnění:

V ZÚR 2011, které byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v červnu 2012 a kde žalobcem byla i obec Sudice, byl koridor pro R43 severně od Černé Hory posuzován ve třech variantách. V nově předkládaném Návrhu ZÚR bylo rezignováno na posuzování těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup.

3. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

Výmezem R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R43 v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je vyhodnocení uvedeno zejména

v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 a č. 3

Kapacitní silnice R43 je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na zpracování variant kapacitní silnice R43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 byly variantami směřujícími na Svitavy, které z níže uvedených důvodů nelze dále sledovat. Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 104).

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku (77) cit.: „ Z *textu Politiky 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru.“, v* článku (78) cit.: *„…článek 121 Politiky 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování.“ a v* článku (79) cit.: *„…doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci Politiky územního rozvoje již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“.*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry a v koordinaci s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle vydaných ZÚR Pardubického kraje.

K variantě na Svitavy dodáváme, že tato má zásadní problémy s vedením přes území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy slouží výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R

43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“, jejíž výsledky jsou známy od roku 2010.

Na základě splnění úkolu MD bylo z PÚR ČR 2008 vypuštěno v rámci její aktualizace (která byla Vládou ČR schválena až v průběhu projednávání ZÚR JMK) slovo „Svitavy“ ve *„Vymezení“ a “Důvodech vymezení“*, z důvodu splnění úkolu byl vypuštěn také úkol pro ministerstva. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR je nyní záměr vymezen jako Brno – Moravská Třebová. Lze tedy konstatovat, že ZÚR JMK jsou ve vymezení kapacitní silnice R43 také v souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu jak s PÚR ČR 2008, tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*). K zákonnosti procesu pořízení tohoto dokumentu se nepřísluší pořizovateli ZÚR JMK vyjadřovat.

K možnostem variantního řešení vlastní trasy směřující na Moravskou Třebovou dodáváme, že průchod trasy a vymezení koridoru R43 v úseku Svitávka – Sudice byly prověřeny a upřesněny územní studií „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014), pořízenou Jihomoravským krajem. Územní studie v daném úseku prověřila 3 varianty vedení a polohy kapacitní silnice R43 včetně mimoúrovňové křižovatky u Sebranic, a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Studie obsahuje také posouzení variant z hlediska vlivu na životní prostředí, hlukového a imisního zatížení obcí. Všechny varianty jsou ze sledovaných hledisek přípustné, v některých případech za předpokladu, že v dalším stupni projektové přípravy záměru budou navržena opatření k vyloučení, snížení zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů (např. protihluková opatření).

Na základě prověření variant studie vymezila společný koridor pro všechny tři varianty trasy R43 včetně alternativního řešení MÚK Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK. Takto vymezený koridor respektuje zastavitelné plochy přilehlých sídel tak, že neomezuje jejich rozvoj, přičemž umožňuje realizovat jakoukoliv ze tří prověřovaných variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**145**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57217/2015
Jméno	Ing. Štefan Friča, předseda				
Právnická osoba	**Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s.**				
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

1. Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Minulé ZÚR vydané usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22.9.2011 byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu ČR 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012.

Nyní pořizovatel ZÚR JMK zvolil taktiku vyjmutí jádrového území kraje z dořešení silničních koridorů a nahrazení územními rezervami, a tak se vyhnul právě zásadnímu úkonu, a to posouzení kumulativních a synergických vlivů. Tím se dopouští zásadní chyby, a to právě té naprosto stejné chyby, kvůli které NSS výše uvedeným rozsudkem zrušil v plném rozsahu ZÚR ze dne 22.9.2011, a to zvláště pro neposouzení kumulativních

a synergických vlivů, rozpor ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území, chybné posouzení variant koridorů jednotlivých staveb dopravní silniční infrastruktury a další. Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů v dostatečném rozsahu, a proto soud dospěl k závěru, že posouzení SEA je třeba považovat za neúplné.

V centrální části JMK, v návrhu ZÚR vyčleněné ploše je více záměrů, které je třeba hodnotit jako celek (např. rozšíření D1, JZ tangenta, křížení R43 s D1 v oblasti Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice, kde jsou již dlouhodobě překračovány limity prašnosti aj.)

Taktika územních rezerv a postupné dořešování jednotlivých záměrů studiemi a aktualizací ZÚR se vyhýbá tomuto hodnocení synergických a kumulativních vlivů a **je tak oficiálně použita tzv. salámová metoda. Jedná se o obcházení zákona!**

Pro fungování právního státu je nezbytné, aby soudní rozhodnutí byla respektována a aby se jejich smysl promítal do reálného stavu věcí.

2. Požadujeme, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat Brna a přilehlých obcí.

V souladu se závazným Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 má R43 být součástí evropského systému TEN-T **pro dálkovou nákladní a osobní dopravu napříč Evropou.** Takové komunikace nepatří do hustě urbanizovaných území nejen z důvodů významných negativních dopadů na obyvatelstvo (velký zdroj znečištění ovzduší a významný zdroj hlučnosti, a to i v **noční době).**

Uzemní rezervy se při pořizování ZÚR neposuzují z hlediska vlivů na veřejné zdraví, což zamlžuje reálnou situaci, R43 by zavlekla komunikaci systému TEN-T do oblasti Troubska a Brna – Bosonoh, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014. Je žádoucí, aby ZÚR byly dokončeny, nedocházelo ke komplikacím s územním plánem města Brna a aby bylo jednoznačně posouzeno, a to zejména z hlediska dopadů na veřejné zdraví, kudy má být veden koridor R43. Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012, kterým byly zrušeny minulé ZÚR vydané usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22.9., a to zejména pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů, rozpor ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území, chybné posouzení variant koridorů jednotlivých staveb dopravní silniční infrastruktury a další. Nebylo provedeno posouzení kumulativních a synergických vlivů v dostatečném rozsahu, a proto soud dospěl k závěru, že posouzení SEA je třeba považovat za neúplné. Nyní návrh jádrové území – Brno a okolí – neobsahuje prakticky vůbec. Dochází k absurdní situaci, že zatímco v minulých zrušených ZÚR bylo soudním rozhodnutím považováno posouzení SEA za neúplné, nyní není provedeno v kritických lokalitách vůbec !!!

Požadujeme, aby z území Brna (všech jeho městských částí) a přiléhajících obcí, mj. Troubsko, Ostopovice a Moravany, byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití **standardní a všeobecně aplikovaný přístup,** tj. **vybudování plnohodnotného obchvatu** celého sídelního útvaru, tedy **celého města Brna,** např. v trase tzv. Boskovickou brázdou.

Požadavek plnohodnotného obchvatu celého města Brna obsahovala i petice občanů předaná Zastupitelstvu Jihomoravského kraje již dne 10.9.2010 s názvem: *„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim-Bystrc-Troubsko“,* pod kterou do té doby připojilo svůj podpis téměř 40 tisíc občanů.

3. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice

Realizace této komunikace by vedla k zhoršení znečištění ovzduší nejen v obcích Mikulov, Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, Pasohlávky, Pohořelice, ale po úplném napojení na dálnici D1 také v oblasti Brna a obcí jihozápadní části Brněnské aglomerace, mj. Troubsko, Ostopovice a Moravany, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1:

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2:

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.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je 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.

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 míli“) 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 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.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území. Problém (nejen) tranzitní a transevropské dopravy však nelze řešit jejím prostým „odsunem“ z území Brna na „plnohodnotný obchvat Brna a přilehlých obcí“ na úkor obcí k Brnu nepřiléhajících (z nichž mnohé podaly rovněž připomínky ve smyslu zásadního nesouhlasu s vedením silnice R43 Boskovickou brázdou). Podotýkáme, že poloha koridoru R43 oddálená až za Přírodní park Podkomorské lesy má sice vhodnější polohu pro obchvatovou funkci, avšak má zároveň zásadně omezenou schopnost přenést a rozdělit výraznější podíl dopravy zdrojové a cílové, která v širším okolí Brna ve směru sever – jih zásadně převažuje (viz kap. G.4.4. textové části II. Odůvodnění). Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

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“ (viz vypořádání připomínky v bodě 1.). 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.*

Pořizovatel ZÚR JMK souhlasí s tím, že je žádoucí, aby byly ZÚR JMK dokončeny, avšak neztotožňuje se s nepřímo vysloveným názorem, že proces pořizování ZÚR JMK (resp. to, že nejsou dosud vydány) přináší komplikace s územním plánem 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, 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 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3:

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13. 11. 2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména

minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."*

Záměr kapacitní silnice R52 není napojován na dálnici D1, jak uvádí podatelé. Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní

záměry je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**146**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57223/2015
Jméno	František Bařina, předseda				
Právnická osoba	**Občanské sdružení „Dolní Dunajovice proti R52“**				
Obec / sídlo	Hlavní 88, 691 85 Dolní Dunajovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je

silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocen jako −1 mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná rychlostní silnice R52 je na území obce Bavory vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace"* vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje"

byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města

Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**147**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57224/2015
Jméno	**4 občané**				

Právnická osoba	
Obec / sídlo	Brod nad Dyjí
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR,

která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocen jako −1 mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná rychlostní silnice R52 je na území obce Bavory vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je

naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*" vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních

staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2".

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na

Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**148**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57225/2015
Jméno	Roman Krejčí, předseda				
Právnická osoba	**Občané za ochranu a rozvoj zdravého bydlení v Jinačovicích a okolí**				
Obec / sídlo	Jinačovice 213, 664 34 Jinačovice				
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora a vypustit jižní obchvat Kuřimi

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Stejně chybné by bylo trasování jižního obchvatu Kuřimi.

2. **Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.**

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009} vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PUR)**

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1:

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Jižní obchvat Kuřimi je v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva. Tzv. „územní rezervy“ jsou plochy a koridory vymezené (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) s cílem prověřit možnosti budoucího využití,

jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V intencích této definice jsou v článku (268) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území vymezeného rezervou RDS 12 – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků silnice I/43 s jižním obchvatem Kuřimi s návazností na rychlostní silnici R43 – var. Bystrcká (MÚK Kuřim-jih) a silnici I/43 Česká – Brno s cílem zajištění optimální návaznosti severní část Brna ve směru od R43.

Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*. Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. To znamená, že územní studie v podrobnějším měřítku než ZÚR JMK porovná jižní a severní obchvat Kuřimi v širších souvislostech, a to ze všech relevantních hledisek včetně vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. Výsledné doporučení vzešlé z územní studie tak bude podloženo podrobnějším prověřením.

Řešení obsažené v územní studii zpracované se stane podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK, při níž mohou být některé územní rezervy převedeny do režimu návrhů, jiné naopak vypuštěny, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2:

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek“. Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek“. Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde)

nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3:

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro

zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K R55 u Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**149**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57226/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 64 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: **Zmocnění zástupce veřejnosti k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizováni ZÚR JMK.**

Dle ustanovení § 23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *Nástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům. Zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace"*

Podle zákona tedy k předmětnému zmocnění stačí podání shodné připomínky zákonem určeným počtem občanů. Toto podání shodné připomínky je doloženo přiloženými 7 podpisovými archy s 64 podpisy občanů obce Sudice, které jsou přiloženy k tomuto podání.

Zmocnění zástupce veřejnosti ke všem úkonům ve smyslu stavebního zákona tedy nabylo právní účinnosti těmito podpisy občanů a toto podání prokazatelně informuje Vás jako pořizovatele ZÚR JK o této skutečnosti.

Podle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Veřejnost může být při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti.*"

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem tedy nabyl/a práva účastnit *se při pořizování **návrhu územně plánovací dokumentace.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel územně plánovací dokumentace, specificky ZÚR JMK, **neprodleně, nejpozději však do 7 dnů,** písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání, učinit pro pořízení Návrhu ZÚR a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem Návrhu ZÚR a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání s dotčenými orgány státní správy, s MMR jako orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (obce a města, kraj, poslanci a senátoři).

Dále **požaduji,** abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu ZÚR , a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. § 23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu ZÚR JMK

Věc: **Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci R43 a zmocnění zástupce veřejnosti**

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále i „stavební zákon")

paní xxxx xxxxxxxxxx, nar. xx.xx.xxxx, trvale bytem xxxxxx xx, xxx xx

aby nás zastupovala jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje

Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona a i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí toho zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupkyně veřejnosti podala námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupovala i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase okolo obce Sudice.**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obce Sudice by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. **Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech**
3. **známých variant.**

Odůvodnění:

V ZÚR 2011, které byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v červnu 2012 a kde žalobcem byla i obec Sudice, byl koridor pro R43 severně od Černé Hory posuzován ve třech variantách. |V nově předkládaném Návrhu ZÚR bylo rezignováno na posuzování těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup.

4. **Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího zdůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36

až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …*" a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …". Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti", jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je

úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

Shora uvedený výklad nikterak nezpochybňuje právo fyzické osoby, jež je zároveň zástupcem veřejnosti, na přístup k informacím podle jiných právních předpisů. Podle zákona č. 106/1999 Sb. si každý, včetně zástupce veřejnosti, může vyžádat informace o pořizování Návrhu ZÚR JMK. Uplatňování práva na přístup k informacím nicméně nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování zásad územního rozvoje.

K bodu 1. připomínky

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R43 v úseku týkajícím se obce Sudice, tedy úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje, je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K bodům 2. a 3. připomínky

Kapacitní silnice R43 je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na zpracování variant kapacitní silnice R43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 byly variantami směřujícími na Svitavy, které z níže uvedených důvodů nelze dále sledovat. Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 104).

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku (77) cit.: „ Z *textu Politiky 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru.", v* článku (78) cit.: *„…článek 121 Politiky 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování." a v* článku (78) cit.: *„…doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci Politiky územního rozvoje již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….".*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

K variantě na Svitavy dodáváme, že tato má zásadní problémy s vedením přes území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy slouží výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35", jejíž výsledky jsou známy od roku 2010.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry a v koordinaci s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle vydaných ZÚR Pardubického kraje. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu s PÚR ČR 2008. K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území"*). K zákonnosti procesu pořízení tohoto dokumentu se nepřísluší pořizovateli ZÚR JMK vyjadřovat.

Na základě splnění úkolu MD bylo z PÚR ČR 2008 vypuštěno v rámci její aktualizace (která byla Vládou ČR schválena až v průběhu projednávání ZÚR JMK) slovo „Svitavy" ve *„Vymezení" a "Důvodech vymezení"*, z důvodu splnění úkolu byl vypuštěn také úkol pro ministerstva. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR je nyní záměr vymezen jako Brno – Moravská Třebová. Lze tedy konstatovat, že ZÚR JMK jsou ve vymezení kapacitní silnice R43 také v souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K možnostem variantního řešení vlastní trasy směřující na Moravskou Třebovou dodáváme, že průchod trasy a vymezení koridoru R43 v úseku Svitávka – Sudice byly prověřeny a upřesněny územní studií „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa" (AF City Plan, s. r. o., 03/2014), pořízenou Jihomoravským krajem. Územní studie v daném úseku prověřila 3 varianty vedení a polohy kapacitní silnice R43 včetně mimoúrovňové křižovatky u Sebranic, a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Studie obsahuje také posouzení variant z hlediska vlivu na životní prostředí, hlukového a imisního zatížení obcí. Všechny varianty jsou ze sledovaných hledisek přípustné,

v některých případech za předpokladu, že v dalším stupni projektové přípravy záměru budou navržena opatření k vyloučení, snížení zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů (např. protihluková opatření).

Na základě prověření variant studie vymezila společný koridor pro všechny tři varianty trasy R43 včetně alternativního řešení MÚK Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK. Takto vymezený koridor respektuje zastavitelné plochy přilehlých sídel tak, že neomezuje jejich rozvoj, přičemž umožňuje realizovat jakoukoliv ze tří prověřovaných variant.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**150**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57227/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena

jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla

zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech

silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen

text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**151**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57229/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Já, níže uvedená a podepsaná občanka uplatňuji níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodněni:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov –

Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence

kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace"* vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje

Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**152**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57230/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				

Téma	Silniční doprava, páteřní silniční infrastruktura
Téma – jiné	

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí Ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici I/40 přes Lednicko-Valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci

územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000" byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území"). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna

a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2".

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku

v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**153**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57236/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CUKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005,2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v

brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního

zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň*

propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace"* vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR,

která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2".

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel

dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**154**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57237/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NÁTURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní

silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČUMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí,

přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000" byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území"). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu

orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR

(§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je

patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**155**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57238/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálavá, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005,2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj

území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako −1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území

Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace“* vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze

dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického

pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**156**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57240/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace J740 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005,2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány *závazné* zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodněni:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na

trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“

uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň –

Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry

variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu

ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**157**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57242/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové

dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím

kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**158**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57245/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005,2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na

rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na

kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*" vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě

Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES.

Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**159**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57247/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMU v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány *závazné* zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území,

a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000" byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území"). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou

dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2".

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky

splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**160**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57248/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

1. Požaduji plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Minulé ZÚR vydané usnesením zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22.9.2011 byly zrušeny rozsudkem

Nejvyššího správního soudu ČR 1 Ao 7/2011 ze dne 21. června 2012.

Nyní pořizovatel ZÚR JMK zvolil taktiku vyjmutí jádrového území kraje z dořešení silničních koridorů a nahrazení územními rezervami, a vyhýbá se tak posouzení kumulativních a synergických vlivů. Tím se dopouští stejné chyby, kvůli které NSS výše uvedeným rozsudkem zrušil v plném rozsahu ZÚR ze dne 22.9.2011, a to zejména pro neposouzení kumulativních a synergických vlivů, rozpor ZÚR s požadavky únosného zatížení a udržitelného rozvoje území, chybné posouzení variant koridorů jednotlivých staveb dopravní silniční infrastruktury a další.

V centrální části JMK, v návrhu ZÚR vyčleněné ploše je více záměrů, které je třeba hodnotit jako celek kumulativně a synergicky, např. vlivy rozšíření Dl, JZ tangenta, křížení R43 s Dl v oblasti Brno-Bosonohy, Troubsko, Ostopovice, kde jsou již dlouhodobě překračovány limity prašnosti aj.

Předložený návrh ZÚR se vyhýbá hodnocení synergických a kumulativních vlivů v Brně a okolí a **je tak oficiálně použita tzv. salámová metoda. Jedná se o obcházení zákona!**

2. Požaduji, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat Brna a přilehlých obcí.

V souladu se závazným Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 má R43 být součástí evropského systému TEN-T pro dálkovou nákladní a osobní dopravu napříč Evropou. Takové komunikace nepatří do hustě urbanizovaných území nejen z důvodů významných negativních dopadů na obyvatelstvo (velký zdroj znečištění ovzduší a významný zdroj hlučnosti, a to i v **noční době**)

ZÚR se vyhýbají oblasti Troubska, Brna-Bosonoh a Ostopovic. To je samozřejmě obcházení zákona! Situace zde jez hlediska hluku a prachu dlouhodobě neúnosná. ZÚR se musí zabývat celým územím JMK. V lokalitě Troubsko a Brno-Bosonohy může proti hluku a polétavému prachu napomoci vybudování **plnohodnotného obchvatu** celého sídelního útvaru Brna a okolí např. v trase tzv. Boskovickou brázdou. Je také třeba stávající dálnici Dl v oblasti Troubska a Brna – Bosonoh, která má být rozšířena, zakrýt do tubusu, tunelu, případně zahloubit pod úroveň terénu, vybudovat protihlukové valy. **Rozsah těchto opatření, jejichž úkolem je dostat hluk a polétavý prach do zákonem stanovených mezí, musí vzejít z hodnocení SEA**. Pořizovatel ZÚR se nemůže této své povinnosti pořídit hodnocení SEA vyhýbat. Neposouzení by znamenalo, že neúnosný stav hluku a prachu v ovzduší by zůstal zakonzervován po mnoho dalších let, a poškozování lidského zdraví v dotčených obcích by i nadále pokračovalo.

3. Požaduji z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice

Realizace této komunikace by vedla po úplném napojení na dálnici D1 v oblasti Troubska, Brna-Bosonoh, Ostopovic a Moravan, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014, k zhoršení znečištění již tak překročených limitů hluku a polétavého prachu.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1:

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2:

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.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je 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.

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 míli“) 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 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.

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území. Problém (nejen) tranzitní a transevropské dopravy však nelze řešit jejím prostým „odsunem" z území Brna na „plnohodnotný obchvat Brna a přilehlých obcí" na úkor obcí k Brnu nepřiléhajících (z nichž mnohé podaly rovněž připomínky ve smyslu zásadního nesouhlasu s vedením silnice R43 Boskovickou brázdou). Podotýkáme, že poloha koridoru R43 oddálená až za Přírodní park Podkomorské lesy má sice vhodnější polohu pro obchvatovou funkci, avšak má zároveň zásadně omezenou schopnost přenést a rozdělit výraznější podíl dopravy zdrojové a cílové, která v širším okolí Brna ve směru sever – jih zásadně převažuje (viz kap. G.4.4. textové části II. Odůvodnění). Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

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" (viz vypořádání připomínky v bodě 1.). 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 směrovat 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 hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Územní vymezení studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území

metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ v článku (425) textové části I. Návrh zahrnuje vedle dalších obcí a městských částí také Troubsko, Ostopovice i Brno-Bosonohy. Nelze tedy tvrdit, že ZÚR se této oblasti vyhýbají. ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

K posuzování vlivů považuje pořizovatel za důvodné upřesnit, že 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 (zejména kap. A .6 SEA a příloha 2 „Hodnocení záměrů“ SEA). Pořizovatel se tedy povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3:

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13. 11. 2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky

životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Troubska, Brna-Bosonoh, Ostopovic a Moravan uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města.“*

Záměr kapacitní silnice R52 není napojován na dálnici D1, jak uvádí podatelé. Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**161**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57253/2015
Jméno	Mgr. Renata Smutná, starostka				
Právnická osoba	**Město Strážnice**				
Obec / sídlo	náměstí Svobody 503, 696 62 Strážnice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Stanovisko města Strážnice k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Město Strážnice po prostudování zveřejněných informací o záměrech dotýkajících se města Strážnice, které jsou uvedeny v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, uvádí k záměru dopravního řešení následující:

RDS18-A – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta A jižně Petrova RDS18-B – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta B severně Petrova

Přes území města Strážnice, jež je součástí správního obvodu ORP Veselí nad Moravou, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách.

I když v platném Územním plánu města Strážnice je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty.

Dále uvádíme, že město Strážnice preferuje severní variantu obchvatu i z důvodu možnosti dalšího rozvoje obcí Petrov a Sudoměřice a nenarušování rázu památkové rezervace Vinné sklepy Plže.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**162**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57254/2015
Jméno	Jan Symon, starosta				
Právnická osoba	**Obec Ostopovice**				
Obec / sídlo	U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Dne 23. 3. 2015 byl na úřední desce Jihomoravského kraje zveřejněn návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území.

Podatelka jako obec dotčená tímto návrhem uplatnila, spolu s dalšími obcemi Jihomoravského kraje, k návrhu a k vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území společným podáním ze dne 4. 5.2015 připomínky, týkající se některých obecnějších aspektů návrhu. Podatelka zároveň v souladu s § 37 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, podává k návrhu a vyhodnocení následující **specifické připomínky:**

1. Podatelka nesouhlasí s územní rezervou pro záměr rychlostní silnice R43 ve variantě Bystrcké a pro záměr Jihozápadní tangenty (JZT)

Uskutečněním záměrů rychlostní komunikace R43 ve variantě Bystrcká, kapacitní silniční komunikace „Jihozápadní tangenta“ a jejich vzájemného mimoúrovňového křížení i křížení se současnou dálnicí D1 by došlo k rozdělení území obce, zásadnímu omezení rozvoje obce, výraznému zhoršení životní prostředí občanů obce (zejména zvýšení jejich, již dnes nadlimitní, zátěže hlukem a imisemi prachu a dalších zdraví škodlivých látek), ke zhoršení podmínek dopravní obslužnosti a ke značnému záboru zemědělského půdního fondu na území obce.

Na území podatelky dochází ke kumulaci negativních vlivů několika záměrů rozvoje dopravní infrastruktury. Současnou zátěž tohoto území způsobují převážně emise a hluk zejména z dopravy na dálnici D1, dálničních přivaděčích a dalších silnicích v dotčeném území, jakož i železniční trať lemující bezprostředně zástavbu obce. V rámci navrhovaných záměrů se počítá s rozšířením dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, s vybudováním rychlostní silnice R43, s vysokorychlostní železniční tratí (VRT) přes zastavěnou část obce, s vybudováním Jihozápadní tangenty (která má mít parametry rychlostní silnice) a jejich vzájemného mimoúrovňového křížení (křižovatka D1 x JZT x R43). Realizací všech uvedených záměrů by se podatelka ocitla doslova v obklíčení velkých dopravních staveb, z čehož plynou všechny negativní jevy s tím spojené. Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než výše uvedené dopravní stavby (R43, JZT) navrhované v ZÚR JMK odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a práv jejich občanů.

Už samotné vymezení územních rezerv (po neznámou dobu) pro uvedené záměry má negativní dopad na území obce a výrazně by omezilo obec v její samosprávě. Vymezením územních rezerv je podatelka významně dotčena rovněž jako vlastník těchto nemovitostí, nemluvě o případné přítomnosti samotného nového tělesa silnice a jejího ochranného pásma. V důsledku výše uvedených negativ by došlo ke snížení hodnoty, resp. tržní ceny, nemovitostí obce a tím rovněž k zásahu do vlastnického práva podatelky.

Pokud má podatelka ze zákona chránit svůj majetek a své občany, nezbývá ji, než záměr výše uvedených dopravních staveb (R 43 a JZT), a to již ve fázi jejich navrhovaného vymezení jako územních rezerv v návrhu

ZÚR JMK, odmítnout z důvodu nepřípustného zásahu do práv podatelky a jejích občanů.

2. Podatelka požaduje v návrhu řešení ZÚR JMK zohlednit zachování prostupnosti do volné krajiny a možnosti pro budoucí rozvoj obce.

Podatelka požaduje, aby bylo vyhodnoceno, co by pro možnost rozvoje území obce (zejména pro možnost jeho využívání k bydlení a pro rekreaci v okolní přírodě) znamenala fragmentace krajiny a bariéra tvořená navrhovanými dopravními stavbami (i těch vymezených jako územní rezerva).

Území podatelky je již nyní významně ovlivněno vlivy provozu po dálnici D1. V kombinaci s realizací rychlostní silnice R43 a „Jihozápadní tangenty" by tak došlo k dalšímu zvýšení zátěže území, kde jsou již v současné době překračovány nejvyšší přípustné limity (konkrétně limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM_{10}).

Realizací jihozápadní tangenty by mezi dálnicí D1 a jihozápadní tangentou vznikl úzký pás území o šíři od méně než 1km do 4 km, v němž by zůstalo „uvězněno" území obce Ostopovice. Území mezi dálnicí D1, rychlostní silnicí R52 a Jihozápadní tangentou, by tak zcela ztratilo svůj rozvojový potenciál, zejména ve vztahu k možnostem příměstského bydlení a rekreace v této oblasti. Jihozápadní tangenta by navíc obyvatelům obce podstatně ztížila přístup do nedalekých lesů v okolí potoka Bobravy, čímž by podstatně omezila rekreační potenciál obce a kvalitu bydlení v obci. Realizací záměrů by pro občany obce došlo k zamezení jediného vstupu do přírody.

3. Podatelka požaduje, aby dopravní řešení obsažené v ZÚR JMK bylo vyvážené ve vztahu ke všem pilířům ZÚR JMK (hospodářský rozvoj x životní prostředí x dopady na obyvatelstvo).

Z důvodů uvedených výše, ve vztahu k území podatelky, tak ve zmíněných společných připomínkách podatelky a dalších obcí, aktuální návrh ZÚR JMK tomuto požadavku nevyhovuje.

4. Není splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na

5. silnice nižších tříd.

Dopady navržené koncepce páteřní komunikační sítě na silnice nižší třídy nejsou ve zveřejněném návrhu ZÚR JMK dostatečně vyhodnoceny, a to ani v části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tento aspekt má přitom dopad na desítky dotčených obcí v Jihomoravském kraji a jejich dopravní obslužnost.

5. Podatelka dále požaduje vymezení ploch zeleného pásu izolační zeleně podél dálnice D1 na celém území obce jako kompenzační opatření na snížení stávající hlukové a imisní zátěže zejména ze silniční, popř. též železniční dopravy).

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1 a 2

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina", 2003" a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna" 2008. JZT, Jižní tangenta (JT) i Jihovýchodní tangenta (JVT) jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v PÚR ČR 2008 i v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1.* Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje", 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrdila Aktualizace č. 1 PÚR ČR schválená usnesením vlády České republiky č. 276 dne 15.04.2015; z článku (42) PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, vyplývá nový úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury".* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám R43, v návaznosti na R52 a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno mezi R52 a dálnicí D1 s vazbou na Brno.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit celistvost obcí a vazbu zastavěných částí obce na jejich zázemí*. Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí* a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická" (RDS08-A) a var. B „Želešická" (RDS08-B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08-A a RDS08-B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou

zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP tj. horninové prostředí a geologie, vodní režim, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech" textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK prověřily záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení. Řešení ZÚR JMK zahrnuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako nejvýhodnější, tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území. K problematice lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) jsou některé záměry vymezeny formou územní rezervy. Za účelem prověření těchto územních rezerv je v ZÚR JMK navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno"(viz podrobněji v bodě 1. a 2. podání). Vymezením územních rezerv ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložením prověření potřeby a plošných nároků, napomáhají ZÚR JMK k minimalizaci potenciálních střetů a hrozeb a podpoře silných stránek a příležitostí, tj. zvoleným přístupem přispívají k dosažení vyváženosti územního rozvoje Jihomoravského kraje. ZÚR JMK rovněž stanovují řadu opatření pro potlačení nevyváženosti územního rozvoje v území JMK – ve všeobecné rovině v bodech 4) a 8) priorit ÚP, konkrétněji v kap. B. až F. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Připomínka je uplatněna obecně, bez konkrétních příkladů, nelze tedy odpovědět na případné nedostatky při napojení konkrétního území. U navržených záměrů dotýkajících se dálnic a rychlostních silnic je z grafické části zřetelné, že jsou v rámci koridorů pro jednotlivé záměry vyznačeny mimoúrovňové nebo vybrané úrovňové křižovatky, které zabezpečují návaznost těchto komunikací na silnice nižších tříd (krajských silnic). Z grafické části jsou možnosti napojení na síť dálnic a rychlostních silnic zřejmé, každý subjekt mohl uplatnit připomínku k napojení určitého území. Ke konstatování obce, že není *splněn požadavek zohlednění návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd*, pořizovatel uvádí, že není pravdivé.

Pokud se týká záměrů na silnicích I. a II. tříd, jsou v grafické části vymezeny pouze vybrané mimoúrovňové křižovatky pro napojení silnic nižších tříd; u těchto silnic legislativa nepožaduje striktně mimoúrovňová křížení. Připojení krajských silnic či místních komunikací, které jsou projektantem ZÚR JMK hodnoceny s přihlédnutím k zařazení v Generelu krajských silnic jako silnice místního významu, nelze řešit v ZÚR JMK; ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona záležitosti místního významu řeší územní plán.

K problematice návaznosti navržené páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd pořizovatel dále uvádí, že jako podklad pro dopravní řešení ZÚR JMK byl v roce 2014 firmou HBH Projekt, spol. s r. o., Brno, zpracován „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (dále dopravní model). Dopraní model řeší silniční síť ve čtyřech základních variantách – A. varianta základní, B. varianta rozvojová – studie Strnad, C. varianta rozvojová – R43 Bystrcká stopa a D. varianta rozvojová – R43 Bítýšská stopa. Dopravní modelování v rámci jednotlivých základních variant probíhalo na celé silniční síti Jihomoravského kraje, tedy včetně silnic II. a III. třídy. Dopravní model výhledové sítě ve všech koncepčních variantách vyhodnotil intenzity dopravy, a to u navrhovaných staveb páteřní komunikační sítě i u sítě krajských silnic II. a III. třídy. Dopravní řešení ZÚR JMK je zpracováno se zohledněním vyhodnocených intenzit dopravy; návaznost páteřní komunikační sítě na silnice nižších tříd je s ohledem na zpracovaný dopravní model nezpochybnitelná.

Pokud se týká dopadu navržené koncepce páteřní sítě na silnice nižší třídy, je nutno konstatovat, že „Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území“ (dále dokumentace vyhodnocení vlivů) řeší komplexně vlivy pořizované dokumentace na území celého kraje, dle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění. Dle legislativy se hodnotí vliv jednotlivých záměrů zejména na území a na obyvatelstvo. Z legislativy není patrné, že se má hodnotit vliv záměrů na silniční síť, ale vždy vliv dopravních záměrů na dotčené území. Takové posouzení je v dokumentaci vyhodnocení vlivů u jednotlivých „návrhových“ záměrů obsaženo, připomínka nemá opodstatnění. K vymezeným územním rezervám dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je na základě principu předběžné opatrnosti chránit území pro další prověřování záměru.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

Zásady územního rozvoje dle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví požadavky na účelné a hospodárné využití území kraje, nové plochy a koridory nadmístního významu. Obec požaduje v návrhu ZÚR JMK „*vymezení ploch zeleného pásu izolační zeleně podél dálnice D1* ***na celém území obce*** *jako kompenzační opatření* ***na snížení stávající hlukové a imisní zátěže****…*“ Z požadavku je zřejmé, že se má dle obce vymezit plocha vztahující se ke stávající situaci v území. Návrh ZÚR JMK v dotčeném území navrhuje zkapacitnění dálnice D1, je zde vymezen koridor **DS10 – D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek.** V ZÚR JMK nelze vymezovat koridor izolační zeleně podél stávající dálnice D1, když se zároveň v daném území předpokládá její zkapacitnění. Dopady záměru zkapacitnění dálnice (zohledňující dopady dálnice stávající i navrhovaného zkapacitnění) jsou vyhodnoceny v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, zejména v části vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA hodnocení). Tabelární příloha 2, obsahující vyhodnocení jednotlivých záměrů, je sestavena z několika částí, a to části popisné, analytické a hodnotící, přičemž je třeba pracovat se všemi částmi jako celkem. V části „Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo

kompenzaci negativních vlivů“ jsou popsána opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů pro jednotlivé záměry. Pro záměr DS10 je v části hodnocení vlivu na obyvatelstvo vyhodnocen přímý dlouhodobý vliv – potencionální zhoršení podmínek bydlení, v části hodnocení vlivu na lidské zdraví vyhodnocen přímý dlouhodobý vliv – potencionální nárůst hlukové zátěže. V části opatření ke snížení a zmírnění negativních vlivů je uvedeno pro vliv na obyvatelstvo *„Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit protihluková opatření“*, pro vliv na lidské zdraví *„Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech kontaktu s chráněnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů“*. Jako kompenzační opatření je uvedeno *„Zamezit průjezdu tranzitní nákladní dopravy přes přilehlou zástavbu – objíždění placených úseků“.* Z výše uvedeného je zřejmé, že ZÚR JMK se negativními vlivy dopravy z dálnice D1 zabýval, v rámci SEA hodnocení jsou stanovena opatření ke snížení negativních vlivů. Vzhledem k podrobnosti řešení ZÚR však opatření nelze přímo vymezit v dokumentaci. 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…“* Dle pořizovatele ZÚR JMK je vymezení pásu izolační zeleně podrobností územního plánu, ZÚR JMK v SEA hodnocení stanovil rámcově požadavek na opatření, úkolem podrobnější dokumentace je, ve smyslu stavebního zákona, tato opatření zpřesnit.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**163**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57257/2015
Jméno	doc. RNDr. Petr Firbas, CSc., předseda				
Právnická osoba	**Spolek „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“.**				
Obec / sídlo	U luhu 23, 635 00 Brno				
Téma	Silniční doprava, jiné, silniční doprava (páteřní silniční infrastruktura)				
Téma – jiné					

Připomínka

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. <u>Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora a vypustit jižní obchvat Kuřimi, požadujeme trasu R43 jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tj. trasu dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka.</u>

<u>Odůvodnění:</u>

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalická, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Stejně chybné by bylo trasování jižního obchvatu Kuřimi.

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím <u>severního obchvatu Kuřimi</u> a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

2. <u>Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PUR)</u>

<u>Odůvodnění:</u>

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí

o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

3. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně.

Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

4. Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici I/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

5. Požadujeme, aby ZÚR byly v souladu se zadáním pořízeny pro cely JMK , požadujeme tedy, aby byly vypuštěny všechny rezervy pro páteřní silniční síť nebo nahrazeny vymezenými koridory. Je nutné napravit nadlimitní zatížení obyvatelstva s maximálním využitím územně plánovacích opatření

Odůvodnění:

Dopravní koncepce kraje je páteří území. Nelze tedy pořizovat ZÚR kraje bez rozhodnutí o základní páteřní síti.

Oblast Brněnské aglomerace je dlouhodobě protiprávně zatížena nadlimitním zatížením z hlediska znečištění ovzduší a hlučnosti. Pořizovatel ZÚR je tedy povinen konat k maximálně rychlé nápravě protiústavní situace. Poškozování zdraví je trestné. Trestná je v tomto případě i nečinnost.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké**

Opatovice – hranice kraje – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43 dle ing. Kalčíka.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování

dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky

vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena

jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla

zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech

silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík".

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen

text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

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 dopravních 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o koncepci dalšího rozvoje složitého území. Prostřednictvím územní studie 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 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.

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 vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**164**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57262/2015
Jméno	Jan Kauf, starosta				
Právnická osoba	**Obec Hrušky**				
Obec / sídlo	Hrušky 166, 683 52 Křenovice				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Území dotčené námitkou:

Území dotčené záměrem RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta

Jižní

Území dotčené záměrem RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní

Odůvodnění námitky:

Zastupitelstvo obce Hrušky nesouhlasí s realizací záměru na propojení tratí 300 a 340 (tzv. Křenovická spojka) jižně od zastavěné části obce Křenovice, tj. nepodporuje žádnou z doposud navrhovaných jižních variant.

S ohledem na odůvodněnou potřebnost záměru propojení tratí na straně jedné a na potřebu obce týkající se zajištění dopravní obslužnosti minimálně ve stávající kvalitě na straně druhé, Zastupitelstvo obce Hrušky podporuje návrh propojení uvedených tratí severně od obce v místě, kde se obě tratě sbíhají, za podmínky zachování plné funkčnosti železniční stanice Křenovice – horní nádraží. „

Výše uvedený závěr se mj. opírá o tyto argumenty, které vycházejí především z Územní studie prověření variant Křenovické spojky z 1/2013 (dále jen studie):

1. Pěší dostupnost žel. zastávek (počet obyvatel Křenovice + Hrušky)

Ze studie jednoznačně vyplývá, že severní varianta obslouží o 50 % obyvatel více než varianta jižní. Je třeba také upozornit na skutečnost, že při vynášení izochron do mapy Křenovic byla stávající zastávka Křenovice horní nádraží umístěna západně od trati, přestože se nachází na její východní straně (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 26, obr. 1. Dostupnost zastávek Křenovické spojky), která je blíže obytné zástavbě. Přesným umístěním zastávky Křenovice horní nádraží by obě izochrony dostupnosti (10 i 15 minut chůze) obsáhly výrazně větší počet obyvatel, neboť procházejí relativně hustou zástavbou.

2. Náročnost autobusové dopravy

Z hlediska náročnosti autobusové dopravy je severní varianta jednoznačně výhodnější, protože vyžaduje autobusovou dopravu pouze jedním směrem (Hrušky a Vážany) od vlakové zastávky Křenovice-horní nádraží. Jižní varianta vyžaduje autobusovou dopravu dvěma směry (Hrušky a Vážany, Křenovice) od vlakové zastávky (viz 2. Etapa, D – Urbanistická a územní část, strana 29).

Jižní varianta, většímu počtu obyvatel výrazně snižuje komfort dopravy do Brna a zatěžuje životní prostředí výfukovými plyny a místní komunikace autobusovou dopravou.

V případě jižní varianty obyvatelé Hrušek vzhledem k umístění vlakového nádraží mimo obce – nic nezískají.

3. Dotčení hlukem a bezpečnost (např. při vykolejení vlaku)

V případě jižní varianty budou hlukem obtěžováni obyvatelé Hrušek, ale i Zbýšova. Jižní

varianta trati představuje nový velký zdroj hluku, protože bude umístěna na rovině, bez

přirozených hlukových bariér.

Navíc lze očekávat, že s vývojem nových technologií (nové konstrukce vlakových souprav, protihlukové clony nebo bezpečnostní systémy) se budou tato rizika snižovat. Obecně lze konstatovat, že železnice daleko od obytné zástavby sice nebude nikoho ohrožovat ani obtěžovat hlukem, ale také nikoho nikam nepřepraví.

4. Střety s protipovodňovou ochranou

V tomto parametru je opět mnohem výhodnější varianta severní.

5. Zábor ZPF

Jižní varianta je několikanásobně náročnější na zábor zemědělské půdy, a to zejména té nejkvalitnější v I. třídě ochrany.

6. Míra zásahu do krajiny

Přestože je tento parametr jen obtížně měřitelný, je zřejmé, že severní varianta je ke krajině výrazně šetrnější (vede převážně v zářezu ve svahu, nový násep je velmi krátký). V případě severní varianty budou z větší části využity stávající tratě, nový úsek bude dlouhý cca 800 m. Nový úsek tratě dle severní varianty bude umístěn přibližně v prostoru, kde dochází ke křížení obou tratí, území není v současné chvíli využíváno zemědělsky ani

jinak.

Jižní varianta naopak vytvoří v krajině výraznou pohledovou i pocitovou bariéru a to v úseku odbočka Zbýšov – zastávka Křenovice-Hrušky a v úseku zastávka Křenovice-Hrušky – odbočka Slavkov. Nový úsek tratě bude dlouhý cca 2,6 km a bude umístěn v prostoru, který je intenzivně zemědělsky využíván, jedná se o zemědělskou půdu nejvyšší kvality.

Z výše uvedených důvodů **požadujeme vypuštění záměru „RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov • Slavkov u Brna („Křenovická spojka"), Varianta Jižní" z navrhovaných zásad územního rozvoje a ponechání pouze záměru „RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka"), Varianta Severní".**

Toto řešení jednoznačně vyplývá z parametrů popsaných ve studii, kde ale byly v závěrečném vyhodnocení (viz 2. Etapa, Návrhová část – Souhrnná zpráva, strana 41) potlačeny výhody severní varianty (zejména pěší dostupnost, náročnost autobusové dopravy, zábor ZPF a míra zásahu do krajiny) a zveličeny její nevýhody, tj. parametry hluku a bezpečnosti.

Vyhodnocení připomínky

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „severojižního kolejového diametru". Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenoviké spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní arietě). Pro nesouhlas obcí s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013). Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpřijatelnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny převzaty a umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

V připomínce jsou zdůrazněny hlediska, dle kterých je severní varianta vhodnější než varianta jižní, případně je upozorněno na skutečnosti, které vhodnost severní varianty ještě umocňují. Pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že všechna uváděná hlediska byla rovněž hodnocena v rámci územní studie. Pořizovateli nepřísluší hlediska posouzená projektantem v územní studii dále hodnotit, posouzení slouží pouze jako podklad pro další rozhodování o realizaci stavby.

Územní studie je podkladem pro ekonomické vyhodnocení v rámci studie proveditelnosti nebo investičního záměru. V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)", součástí řešené trati je i Křenovická spojka; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

Závěr: Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)" prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**165**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57274/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 1086 občanů)				

Právnická osoba	
Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínky

Zmocnění zástupce veřejnosti k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizování ZÚR JMK.

Dle ustanovení § 23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům. Zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje.“*

Dle ustanovení § 23 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo obyvatel podle zvláštních právních předpisů 15), kteří uplatňuji věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinou, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podáni námitky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námitky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá.“*

Podle zákona tedy k předmětnému zmocnění stačí podání shodné připomínky zákonem určeným počtem občanů. Toto podání shodné připomínky je doloženo přiloženými 171 podpisovými archy s 1609 podpisy občanů Jihomoravského kraje, které jsou přiloženy k tomuto podání.

Zmocnění zástupce veřejnosti ke všem úkonům ve smyslu stavebního zákona tedy nabylo právní účinnosti těmito podpisy občanů a toto podání prokazatelně informuje Vás jako pořizovatele ZÚR JK o této skutečnosti.

Podle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Veřejnost může být při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti.“*

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem tedy nabyl/a práva účastnit se *při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel územně plánovací dokumentace, specificky ZÚR JMK, neprodleně, **nejpozději však do 7 dnů**, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání, učinit pro pořízení Návrhu ZÚR a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem Návrhu ZÚR a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání s dotčenými orgány státní správy, s MMR jako orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (obce a města, kraj, poslanci a senátoři).

Dále **požaduji**, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu ZÚR , a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. § 23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci páteřní silniční

infrastruktury JMK a zmocnění zástupce veřejnosti

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon'„)

Janu Pálkovou,

nar. xx.xx.xxxx, trvale bytemxxxxxxxx xx, xxx xx xxxx

aby nás zastupovala jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno- Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice- Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřim – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalická – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK. a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřimi**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997 – 2014.

Existuje řešení, kde je koridor R43 veden mimo obce a tvoří obchvaty všech obcí včetně Brna. Toto řešení zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

2. **Požadujeme. aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

3. Požadujeme plné dopracování a vyhodnocení všech koridorů silniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny a ne nahrazovány územními rezervami a bylo provedeno plné posouzení variant rychlostní silnice R43 z hlediska dopadů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Odůvodnění:

Posouzení dopadů na zdraví občanů je primárním podkladem pro správné rozhodování. Není

možné po 15 letech existence kraje rezignovat na plnohodnotný územní plán.

4. Požadujeme, aby R43 byla koncipována jako plnohodnotný obchvat celého města Brna.

Odůvodnění:

Bylo doloženo dopravním modelováním, že plnohodnotný obchvat celého města Brna odvede

z celého Brna zhruba 15 tis. vozidel, z toho cca 4.5 tis. těžkých vozidel nad 12 tun.

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …“* a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky. …“*. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje

vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

Shora uvedený výklad nikterak nezpochybňuje právo fyzické osoby, jež je zároveň zástupcem veřejnosti, na přístup k informacím podle jiných právních předpisů. Podle zákona č. 106/1999 Sb. si každý, včetně zástupce veřejnosti, může vyžádat informace o pořizování Návrhu ZÚR JMK. Uplatňování práva na přístup k informacím nicméně nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování zásad územního rozvoje.

K připomínce v bodě 1.

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění*

některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v bodě 2.

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…"*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35" jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2". Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území"*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v bodě 3.

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 požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná 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 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 R 43 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.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce v bodě 4.

V podání není specifikováno, co podatelé považují za „plnohodnotný obchvat celého města Brna“, uvedené hodnoty bez kontextu nemají žádnou vypovídací hodnotu. Z odůvodnění připomínky lze pouze usuzovat, že podatelé akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 hledisko přepravní účinnosti. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou však multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen přepravní účinnost, ale také například negativní vlivy na životní prostředí a na zdraví obyvatel, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, nelze ji však řešit prostým „odsunem“ dopravy z území Brna na „plnohodnotný obchvat“ na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí.

V návrhu ZÚR JMK jsou pro kapacitní silnici R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) vymezeny v úseku dálnice D1 – Kuřim (tedy v úseku týkajícím se bezprostředně města Brna a jeho okolí) územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. Je nepochybné, že varianty dopravního řešení musí být posouzeny ze

všech relevantních hledisek, v širším kontextu a ve větší podrobnosti.

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 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.

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“ (viz vypořádání připomínky v bodě 1.).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**166**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57280/2015
Jméno	Alexandra Peschlová, předsedkyně				
Právnická osoba	**Čisté Šlapanice, z.s.**				
Obec / sídlo	Jižní 117/4, 66451 Šlapanice				
Téma	Jiné, silniční doprava, letecká doprava, územní studie				
Téma – jiné					

Připomínky

Územní vymezení: Město šlapanice a území dotčená ZÚR JMK

1. ZÚR JMK bez průmyslových ploch na k. ú. Šlapanice

Souhlasíme s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a **požadujeme toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat**.

Odůvodnění: Na zrušených Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 se ukázalo, že názor veřejnosti je na straně zachování cenné úrodné půdy v okolí městských částí Brno – Tuřany a Brno – Chrlice a města Šlapanice. Navržení ploch pro průmysl, byť jen do rezervy, je neodůvodnitelné i s ohledem na to, že v případě Šlapanic se jedná o pozemky výhradně první bonitní třídy, které jsou chráněny zákonem o zemědělském půdním fondu. Dále je třeba chránit oblast slavkovského bojiště. Šlapaničtí občané vyjadřují svůj nesouhlas se záborem půdy na svém katastru pro účely průmyslové plochy dlouhodobě a opakovaně jak v procesu pořizování ZÚR JMK, tak v procesu pořizování ÚP Šlapanic.

2. Dořešení dopravy v jádrovém území brněnské metropolitní oblasti přímo v návrhu ZÚR JMK

Požadujeme, aby návrh ZÚR JMK navrhnul dopravní řešení jádrového území brněnské metropolitní oblasti a neodkládal návrh řešení na pozdější vypracování územní studie“ **Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ a následnou aktualizaci ZÚR.** Požadujeme, aby návrh ZÚR JMK byl doplněn o dopravní řešení této klíčové oblasti včetně úplného vyhodnocení vlivů navrženého řešení na životní prostředí a zdraví obyvatel území.

Odůvodnění: Návrh ZÚR JMK v této podobě je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje podle § 36 odst. 1 stavebního zákona. Podle tohoto paragrafu mají zásady územního rozvoje stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovit požadavky na jejich využití. Pokud návrh neobsahuje rozhodnutí o dopravním řešení jádrové oblasti návrhu, pak návrh nenaplňuje tyto požadavky stavebního zákona. Stavební zákon, § 36 odst. 3

pak požaduje, aby zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňovaly a rozvíjely cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určovaly strategii pro jejich naplňování a koordinovaly územně plánovací činnost obcí. Rovněž tyto úkoly nemohou být v žádném případě splněny, jestliže návrh ZÚR JMK neobsahuje koncepci řešení dopravy na území kraje. A proto

3. Napojení města Šlapanice na dálnici D1 a rozšíření D1 v úseku Slatina-Holubice

Požadujeme, aby návrh ZÚR JMK řešil napojení města Šlapanice a okolí na dálnici D1 a současně se intenzivně zabýval dopravním řešením celé této oblasti. Požadujeme zařazení rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina-Holubice do návrhu ZÚR JMK, nikoliv jen jako územní rezervu.

Odůvodnění: Město Šlapanice je významným zdrojem i cílem cest na jihovýchodu brněnské aglomerace, současné dopravní napojení města prochází obytnou částí MČ Brno – Slatina, kde dochází k častým dopravním zácpám, neprůchozím i pro trolejbusy, autobusy MHD a IDS JMK. V případě neprůjezdné dálnice D1 např. při nehodách dochází prakticky okamžitě k zablokování celé oblasti a jejímu zneprůchodnění, které se projeví od kruhového objezdu Brno-Slatina, přes napojení Šlapanic na MČ Brno-Slatina, ulici Řipskou a Evropskou až po Tuřany.

4. Prověření trasy obchvatu Šlapanic DS34 – III/4171 (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy)

Odůvodnění: Obchvat je navržen v blízkosti rozrůstající se obytné zástavby města a současně v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny. Navržený obchvat Slatiny řeší situaci jen částečně, chybí napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato dopravu bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny. Bylo by proto vhodné prověřit, zda je starý záměr obchvatu v této podobě stále účelný a zda neexistuje vhodnější varianta. Požadujeme prověřit a navrhnout vhodné řešení s napojením Šlapanic na dálnici D1.

5. Prověření trasy obchvatu DS33 – III/15286 Brno, Slatina, (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy a prodloužení trasy obchvatu o úsek mezi Šlapanicemi a ulicí Řipská

Odůvodnění: Návrh ZÚR obsahuje záměr DS33 – III/15286 Slatina, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je dlouhodobě sledována, ale v bezprostřední blízkosti ploch k bydlení. Dlouhodobý odpor vlastníků pozemků a nemožnost výkupu pozemků pro obchvat vybízejí k prověření trasy obchvatu.

Navržený obchvat Slatiny nabízí opět jen částečné řešení dopravního problému – intenzivní dopravy zatěžující obytnou část. Bez návrhu dalšího propojení s D1 a Černovickou terasou se nemůže jednat o plnohodnotné řešení. Požadujeme proto prodloužit/doplnit trasu obchvatu o úsek mezi Šlapanicemi a ulicí Řipská**.**

6. Etapizace pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany DL01

Odůvodnění: U modernizace letiště Brno Tuřany lze očekávat spojený nárůst dopravy, vítáme proto stanovení etapizace záměrů, požadujeme však podmínit rozvoj letiště a doplnit etapizaci záměru o rozšíření dálnice D1 nejen v úseku Kývalka – Slatina, ale také v úseku Slatina – Holubice.

7. Doplnění koncepce cyklotras o napojení Šlapanic na Brno za účelem dojížďky za prací

Odůvodnění: Stále více občanů Šlapanic a blízkého okolí vyjíždí do Brna a jeho městských částí za prací na kole. Napojení cyklotrasy ze Šlapanic směrem na Brno není řešitelné bez návaznosti na Brno. Nejedná se o turistické cyklostezky, ale dojížďku za prací. Požadujeme proto doplnit návrh ZÚR JMK o dopravní cyklostezky a jejich vzájemné propojení v návaznosti na vyjížďku za prací.

8. Požadujeme vyřadit ze ZÚR JMK záměr RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice“)

Odůvodnění: Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela, a to především tranzitní. Vzhledem k tomu, že město Šlapanice neplánuje rozsáhlé průmyslové plochy, stejně tak Brno – Tuřany, jedná se o nadbytečné **dopravní řešení.**

9. Suburbanizace – koordinace rozvoje sídel

Požadujeme v návrhu ZÚR JMK stanovit podmínky dalšího rozvoje sídel, především v brněnské metropolitní

oblasti včetně Brna, aby rozvoj odpovídal možnostem dopravního řešení a napojení sídel, případně stávající či předpokládané zátěži silniční dopravou. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit v územně plánovacích dokumentech jednotlivých obcí, je třeba řešit v návrhu ZÚR JMK.

10. Kompenzace pro obyvatele zatíženého území

Rozšíření dálnice D1, obchvaty sídel, nová trasa železniční dopravy, rozšíření letiště, trafostanice jsou záměry, které obecně budou mít dopady na životní prostředí. Požadujeme, aby návrh ZÚR respektoval naplnění cílů a záměrů územního plánování, zejména s důrazem na cíl spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Chápeme, že uvedené stavby jsou zamýšleny ve veřejném zájmu a že většinu negativních dopadů zejména hlukového zatížení nelze přímo eliminovat, **považujeme však za žádoucí zkvalitnit kompenzacemi podmínky každodenního života občanů.** Kompenzace v této oblasti by měly být směřovány do zlepšení životního prostředí a navíc do zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

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 dopravních 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. 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 stanovení podmínky zpracování územní studie není samoúčelné, ale studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o koncepci dalšího rozvoje složitého území. Prostřednictvím územní studie 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 shody na rozvoji území ve

spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Řešení obsažené v budoucí územní studii, zpracované 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.

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 vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Čisté Šlapanice, z.s. ve své připomínce uvádí, že modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany s sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1, a to i ze směru Holubice – Slatina. Dále uvádí, že rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR JMK vymezeno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je vymezeno pouze jako plocha územní rezervy, což se jeví městu Šlapanice jako nedostatečné.

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (RDS05) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Čisté Šlapanice, z.s. **v** připomínce č. 2 dále uvádí, že jako významný zdroj a cíl cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace nemá vyřešeno adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, což je nevyhovující napojení. Čisté Šlapanice, z.s. proto požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Pořizovatel se po zvážení všech okolností týkajících se řešení dopravy v prostoru města Šlapanice a po konzultacích se zástupci Města Šlapanice (dne 24.08.2015) rozhodl do úkolů územní studie, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplnit úkol – prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch

pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. V připomínce se uvádí, že obchvat neřeší napojení Šlapanic na dálnici ani ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa. Pořizovatel uvádí, že toto není úkolem obchvatu Slatiny; ten má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6 uvádíme:

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (RDS05) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího

záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 uvádíme:

Této připomínce nemůže pořizovatel ZÚR JMK vyhovět, neboť zásady územního rozvoje vymezují koridory nadmístního významu, přičemž vycházejí zejména z platných oborových podkladů, krajských koncepcí, záměrů orgánů veřejné správy a vlastníků infrastruktury.

ZÚR JMK navrhují dálkové mezinárodní a krajské cyklistické koridory z „Programu rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“; vzhledem k měřítku ZÚR JMK jsou obsaženy pouze v textové části.

Připomínce Spolku Čisté Šlapanice nelze vyhovět, neboť v ZÚR JMK není možné řešit cyklostezky mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl dojížďky za prací – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohly být cyklostezky z okolních obcí napojeny.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023“. Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9 uvádíme:

ZÚR nedisponuje nástroji pro regulaci rozvoje obcí. 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 rovněž zajišťují 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, je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí.

V praxi se ukazuje, že nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst se po čase spontánně koriguje, a sice volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce. Prostřednictvím změny územního plánu, kterou zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Za účelem zlepšení dopravní obsluhy se v ZÚR JMK ukládá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Dopravní 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. 10 uvádíme:

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v obecné rovině ust. § 18 a§ 19 stavebního zákona. Tyto cíle a úkoly jsou konkretizovány v ZÚR JMK jednak principy/zásadami obecnými, vyjádřenými zejména v kap. A, E a F I. Návrhu ZÚR JMK, a jednak principy/zásadami individuálními, vyjádřenými *„požadavky na uspořádání území“* a *„úkoly pro územní plánování“* u jednotlivých konkrétních záměrů v ostatních kapitolách (zejména v kapitole D) I. Návrhu ZÚR JMK. Projednávaná dokumentace jako celek tedy v souladu se stavebním zákonem primárně vytváří, v podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje, předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

Podle bodu 6 Přílohy stavebního zákona mezi složky životního prostředí, na které se posuzují vlivy územně plánovací dokumentace, patří (právě s ohledem na dopady do každodenního života obyvatel) ovzduší, obyvatelstvo a lidské zdraví. Toto ostatně dokládá Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK (tj. včetně i všech záměrů v nich obsažených) na udržitelný rozvoj území (VURU), které je zpracováno v souladu s platnou legislativou a respektuje rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526, kterým soud vyložil posuzování kumulativních a synergických vlivů. Zejména je to zřejmé v části vyhodnocující vlivy na životní prostředí (SEA) a ve struktuře její přílohy č. 2 „Hodnocení záměrů“.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou obsažena v kapitole A.8 SEA a to ve třech kategoriích – opatření koncepční, společná a projektová. „Opatření koncepční“ jsou opatřeními na výběr variant. „Opatření společná“ jsou opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů pro upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace. Tyto dvě kategorie jsou „základem“ promítnutých relevantních opatření do návrhu ZÚR JMK, zejména do *„úkolů pro územní plánování“* uvedených u jednotlivých záměrů. Třetí kategorie „opatření projektová“ jsou doporučeními pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně projektové „EIA“. Smyslem je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné v následných fázích projektové přípravy věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Vlastní opatření vážicí se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury jsou uvedena v příloze č. 2 SEA.

ZÚR JMK tak v souladu s platnou legislativou přispívají k vytváření územních podmínek pro zkvalitňování života obyvatel Jihomoravského kraje, které mohou být v navazujících procesech/řízeních využity jednak orgány životního prostředí pro zlepšení stavu životního prostředí, jednak orgány dopravními pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury a v neposlední řadě orgány ochrany veřejného zdraví k minimalizaci dopadů na obyvatelstvo.

Samotné zkvalitnění podmínek každodenního života občanů kompenzacemi směřujícími do zlepšení životního prostředí a zlepšení stavu dopravní infrastruktury ZÚR JMK nepřísluší, neboť ZÚR jsou v souladu s § 36 stavebního zákona nástrojem územního plánování, kterým kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území

s ohledem na územní podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. ZÚR JMK tudíž oblast kompenzací řeší v maximální možné míře, kterou strategické posuzování vlivu na životní prostředí v oblasti územního plánování umožňuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**167**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57286/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Veřejné logistické centrum (VLC)				
Téma – jiné					

Připomínka

Věc: **Vyjádření nesouhlasu s návrhem Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Já, níže podepsaná xxxxxxx xxxxxxxx, bytem xxxxxxxx xx, xxxx datum narození xx.x.xxxx, zásadně nesouhlasím s návrhem realizace VLC (logistické centrum) u letiště Brno-Tuřany.

Městská část Brno Tuřany je již nyní zatížena zvýšenou dopravou silniční i leteckou. Tímto vzniká nejenom ničení majetku obyvatel, ale dochází i ke zvýšení hluku a prašnosti. Již nyní je žití v městské části Brno Tuřany velmi špatné, např. můj syn se díky zvýšené prašnosti a stresu z hluku stal astmatikem. Dům, ve kterém žijeme, nám praská a zvýšená prašnost je neúnosná. Je nám znemožněno větší větrání a pobyt venku.

Výstavbou logistického centra by se situace stávala ještě více vyhraněnou. Myslete také jednou na občany a ne na vyšší zájmy.

Vyhodnocení připomínky

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Umístění veřejného logistického centra celostátního významu v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“, pořízená Magistrátem města Brna mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Silniční připojení VLC je na mimoúrovňovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová.

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. 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 míli“) 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.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* může být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. K zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**168**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57313/2015
Jméno	František Mikéska, místostarosta				
Právnická osoba	**Obec Sudoměřice**				
Obec / sídlo	Sudoměřice č.p. 322, 696 66 Sudoměřice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

K návrhu *Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje* sdělujeme, že ačkoliv severní obchvat obce Petrov prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, domníváme se, že je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu a proto **Obec Sudoměřice podporuje a upřednostňuje trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu (RDS18-B – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta B severně Petrova).**

Obchvat by zároveň mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany této obce. Tuto variantu upřednostňujeme i přesto, že v platném Územním plánu sousední obce Petrov je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A).

Naproti tomu obchvat jižně od obce Petrov prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty, protíná zastavěné území výrobního charakteru v jihovýchodní části obce a rovněž je veden v blízkosti památkové rezervace Vinné sklepy Plže.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní

rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**169**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57324/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Obchvat obce Vysoké Popovice				
Téma – jiné					

Připomínka

V rámci změny ÚP Vysoké Popovice vás žádám o znovu projednání – obchvat (DS16) Vysoké Popovice přeložka silnice I/23.

Tento naplánovaný obchvat je již řadu let (50) starý. Tato studie je v nynější době nevyhovující. Je naplánovaný dle ÚP v těsné blízkosti naplánovaných stavebních pozemků a obecních cest.

Při komplexních pozemkových úpravách Vysoké Popovice se daly úpravy využít a k tomu naplánovat obchvat. – dalo se tímto omezit a k tomu mnoho peněz státu. Tato možnost státních úředníků vůbec nezajímá.

Nyní probíhají komplexní pozemkové úpravy na vysočině. Vedlejší obec Rapotice – kraj Vysočina, také se zde nevyužilo k ušetření peněz státu. Obchvat Vysoké Popovice navazuje na obce Rapotice. Doufám, že můj názor v době změny ÚP Vysoké Popovice, který bude nyní probíhat přehodnotíte.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor **DS16 obchvat I/23 Vysoké Popovice** určený pro umístění trasy obchvatu silnice I. třídy kolem obce Vysoké Popovice v jižní poloze.

Zásady územního rozvoje jsou navrhovány zejména na základě odborných podkladů, např. oborových a krajských koncepčních dokumentů. Obchvat Vysokých Popovic je dlouhodobě sledován prostřednictvím Generelu dopravy Jihomoravského kraje – v parametrech dvoupruhové silnice I. třídy s jižním obchvatem sídla a napojením na stávající silnici I/23 na hranici s Krajem Vysočina. Při trasování obchvatu je třeba respektovat terénní a geologické podmínky, ochranu přírody, vedení ostatní infrastruktury a mnoho dalších faktorů ovlivňujících využitelnost území.

Je pravda, že územní plán obce z roku 2008, který nabyl účinnosti dne 27.02.2009, navrhuje zastavitelné plochy pro bydlení v jižní části obce a k nim těsně přisazený obchvat.

V návrhu ZÚR JMK je koridor pro umístění obchvatu Vysokých Popovic vymezen/znázorněn v hrubém měřítku 1:100 000. Pořizovatel ZÚR JMK doporučuje, aby byl v ZÚR vymezený koridor pro umístění trasy obchvatu kolem jižní části obce upřesněn/zúžen změnou územního plánu Vysokých Popovic – na základě detailní znalosti využití území obce.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**170**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57344/2015
Jméno	Ing. Michaela Košvicová				
Právnická osoba	**Obec Hvozdec**				
Obec / sídlo	Hvozdec 16, 664 71 Veverská Bítýška				
Téma	Územní studie, silniční doprava, elektroenergetika, plynárenství				
Téma – jiné					

Připomínky

Správní území obce Hvozdec je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- ROS01, územní rezerva, R43 Troubsko 1 Ostrovačice – Kuřim

o RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim, Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)

o RDS01-C, varianta Optimalizovaná MŽP, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Hvozdec – Čebín (východní poloha) – MÚK Kuřim-sever, v úseku Hvozdec – Čebín s alternativou západní (RDS01-C/Z), v úseku Čebín s alternativou jižní (RDS01-C/J), šířka koridoru je min. 250 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Chudčice, Kuřim, Moravské Knínice, Ostrovačice, Sentice, Veverská Bítýška a Veverské Knínice je šířka koridoru 600 m, plocha MÚK Kuřim-východ je dána kruhem o min. poloměru 200 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Ostrovačice a Veverská Bítýška je plocha dána kruhem o poloměru 400

- RDS12, územní rezerva, I/43 Kuřim, jižní obchvat, vedení koridoru: MÚK Kuřim-jih (R43) – Česká
- (I/43 MÚK Česká), šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy
- obcí Česká, Kuřim a Lelekovice je šířka koridoru 300 m
- TV01 , návrh, Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany, šířka koridoru je
- 100 m
- TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, šířka koridoru 320 m
- TEE03, návrh, Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV (V422),
- koridoru v šířce 300 m
- RTEE03, územní rezerva, (Slavětice –) hranice kraje – Čebín), zdvojení vedení 400 kV (V434),
- šířka koridoru je min. 100 m, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Rosice a Tetčice
- je šířka koridoru je 600 m

Správní území obce Hvozdec je uvnitř plochy, ve které se ukládá prověření změny jejího využití územní studií.

Obec Hvozdec nesouhlasí se způsobem vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií.

V návrhu ZÚR JMK je vymezena jedna plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, která se nazývá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Obec Hvozdec je uvedena mezi dotčenými obcemi.

Rámcový obsah studie je popsán takto: „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 návaznosti kapacitních komunikaci a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb sídel v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno".

Úkolem územní studie, který se týká obce Hvozdec, je 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.

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezení plochy zdůvodněno takto: „Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využíti území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obci v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámcový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie."

Výše uvedené zdůvodnění považuje obec Hvozdec za povšechné a zjednodušené. Nevyplývá z něj potřebnost vymezení této plochy v návrhu ZÚR. Smyslem vymezení územních studií, ať už v územních plánech nebo v zásadách územního rozvoje, je provést zpřesnění základního koncepčního řešení, které se v územních plánech týká územního a stavebního řízení a v zásadách územního rozvoje zpracování územních plánů obci. Územní studie přímo zadaná v územně plánovací dokumentaci nemůže řešit základní koncepci. Pokud není koncepce, např. dopravní infrastruktury, jasná, je ji možné v ÚPD řešit vymezením územních rezerv a dále jí prověřovat územními studiemi, které se stanou podkladem pro zadání změny, tedy pro zprávu o uplatňování dané dokumentace.

V návrhu ZÚR JMK je základní koncepce, vzhledem k **její** nejasnosti, řešena vymezením územních rezerv. **Není jasné, proč musí být na tyto územní rezervy a navíc na rozsáhlé okolní území uvalena nutnost zpracování územní studie, když i bez tohoto požadavku je možné po vydání ZÚR zpracovat jakékoliv množství územních studií, které se mohou stát podkladem pro zadání změny ZÚR JMK, přičemž jsou potenciální plochy pro dopravní infrastrukturu chráněny právě vymezením těchto územních rezerv.**

Z návrhu ZÚR JMK a z jeho odůvodnění nevyplývá, jaký vliv má vymezení plochy pro prověření územní studií na zpracování územních plánů a jejich změn v dotčených obcích. **Znamená to, že v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti?**

Pokud však obec může řešit změny územního plánu i uvnitř plochy, ve které je uloženo prověření jejího využití územní studií, **pak je požadavek na zpracování územní studie v navrženém rozsahu zcela zbytečný.**

Obec Hvozdec nesouhlasí s vymezením koridorů RDS01-B a RDS01-C, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantách zvaných „Bítýšská a „Optimalizovaná MŽP", které se ve správním území obce slučují do jednoho koridoru.

Obec Hvozdec dosud nebyla v žádné platné územně plánovací dotčena nadregionálními dopravními systémy, obec se vyznačuje klidným obytným prostředím a rozsáhlým rekreačním zázemím vzhledem k přírodním parkům Podkomorské lesy a Údolí Bílého potoka. Umístěním trasy rychlostní silnice do dosud poklidného údolí říčky Veverky by byla obec plně zasažena negativními vlivy z dopravy, především hlukem a prašností. I při použití protihlukových stěn by docházelo k odrazu zvuku od protější masy Podkomorských lesů, čímž by se

negativní vlivy dále kumulovaly.

Terén, kterým by trasa silnice R43 vedla, je navíc velmi členitý. Typické je střídání úzkých údolí vytvořených přítoky říčky Veverky. Tímto terénem by silnice prošla jen za cenu výstavby mnoha zářezů a mostů, přičemž dlouhodobě sledovaná trasa bývalé německé dálnice vede podstatně jednodušším územím a navíc je již terénně upravena.

Obec Hvozdec proto žádá kraj, aby přestal experimentovat s různými trasami R43 a nezavlékal nadregionální dopravu do míst, která na to historicky nejsou připravená a ve kterých by kromě narušení prostředí sídel došlo i k výrazným dopadům na krajinu a životní prostředí.

Kromě územní rezervy pro silnici R43 je správní území obce dotčeno čtyřmi koridory technické infrastruktury.

Trasa koridoru TEE03 pro zdvojení vedení 400 kV není v souběhu se stávajícím vedením, ale nelogicky se s ním kříží. Obec je už dnes ze západu i z východu omezena vedeními VVN a další trasa jenom zhorší vizuální kvality okolí obce a negativně ovlivní krajinný ráz. **Obec požaduje, aby koridor byl vymezen pouze západně od stávajícího vedení, přičemž jeho šířka by měla odpovídat technickým nároků na stavbu – tj cca 50 m. Vymezení koridoru v šířce 300 m je zcela zbytečné.**

Obdobně je nutné přistupovat k vymezení koridoru územní rezervy RTEE03. Koridor je nyní veden východně od obce, opět se jedná o zdvojení vedení 400 kV. Je nutné si uvědomit, že v případě výstavby obou nových tras se obec dostane do obklíčení šesti vedení VVN. Proto je nutné k vymezování koridorů přistupovat citlivě a snižovat negativní dopady na obec. **Obec Hvozdec požaduje, aby byl koridor RTEE03 vymezen pouze východně od stávající trasy 400 kV a nijak nezasahoval do zastavěného území obce.**

Obec Hvozdec dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 pro VVTL plynovod.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy“. Z výše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. stavby technické infrastruktury, přičemž zde není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému, resp. bezpečnostnímu pásmu. Pokud je např. pro stavbu plynovodu vymezen koridor v šířce 320 m, znamená to, že plynovod může být umístěn i při okraji koridoru, takže bezpečnostní pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (bezpečnostní pásmo VVTL plynovodu je až 160 m od půdorysu plynového zařízení). Pokud je koridor vymezen v blízkosti zastavěného území nebo se dokonce dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území bezpečnostním pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

- šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,
- koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané bezpečnostním pásmem zamýšlené

stavby od zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo k jejich negativnímu ovlivnění.

Obec Hvozdec žádá, aby okraj koridoru TEP05 byl vymezen minimálně ve vzdálenosti 160 m od okraje zastavěného území nebo zastavitelných ploch.

K vymezení koridoru TV01 se obec nemůže vzhledem k malé podrobnosti mapového podkladu a k překrývání koridorů vyjádřit. Předpokládá, že trasa je vymezena v souladu s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje. **Vzhledem k tomu považuje obec Hvozdec koridor 100 m za zbytečně široký a požaduje, aby byl zúžen na cca 20 m.**

Obec Hvozdec dále upozorňuje na skutečnost, že východně od zastavěného území obce dochází k souběhu čtyř koridorů dopravní a technické infrastruktury a jejich trasy nejsou v návrhu ZÚR JMK nijak vzájemně koordinovány.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce – části týkající se územní studie:

Územní studie ověřují možnosti a podmínky změn v území. Z § 30 stavebního zákona vyplývá, že územní studie mj. navrhují, prověřují a posuzují možná řešení některých funkčních systémů v území, tedy i veřejné

infrastruktury, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ vyplývá, že půjde o prověřování funkčního systému dopravy v území se zvýšenými požadavky na koordinaci změn v území. Prostřednictvím územní studie 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 shody na rozvoji území ve spolupráci se statutárním městem Brnem a obcemi v řešeném území. Na podkladě územní studie mohou být posléze aktualizovány ZÚR JMK. Pořizovatel předpokládá, že některé územní rezervy budou převedeny do režimu návrhů a některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zúženy.

Na dotaz, *zda v dotčených obcích bude pořizování územních plánů a jejich změn pozastaveno až do doby vložení územní studie do evidence územně plánovací činnosti,* odpovídá pořizovatel ZÚR JMK, že nikoli. Odkazuje přitom na publikaci **Stavební zákon, komentář, Jana Machačková 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.* Omezení využití území se tedy 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 stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce – části týkající se rychlostní silnice R43:

Obec Hvozdec nesouhlasí s vedením koridoru rychlostní **silnice R43** v úseku dálnice D1 – Kuřim ve variantách **„Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“** (tedy tzv. „Bítýškou stopou“. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Hvozdec prezentované v připomínce a týkající se zejména přírodních a rekreačních hodnot území, dotčení obce negativními vlivy dopravy (hluk, prašnost), průchodnosti území z hlediska konfigurace terénu a dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty používají odpůrci vedení silnice R43 tzv. „Bystrckou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“ – viz vypořádání připomínky v části a). Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie. Mimo jiné má územní studie 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*.

Územní studie je nezbytná pro zodpovědné a dostatečně podložené rozhodování o dalším rozvoji složitého 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce – části týkající se nadzemního vedení VVN Čebín – Mírovka:

Obec Hvozdec nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV **TEE03 Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV (V422).**

Jedná se o koridor pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující stávající elektrickou stanici Čebín (Jihomoravský kraj) se stávající elektrickou stanicí Mírovka (Kraj Vysočina). Záměr je sledován v ÚAP JMK, podklady pro něj poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s. ZÚR JMK vymezují pro obdobné účely koridory šířky 400 m. Koridor TEE03 je však v ZÚR JMK vymezen v šíři 300 m, neboť v tomto případě ČEPS připustil zúžení koridoru z důvodu existence již zpracované dokumentace vlivu na životní prostředí EIA. Podstatnější zúžení koridoru není do doby dalšího zpřesnění záměru podrobnějšími dokumentacemi možné. Řešení se sice předpokládá ve stejné trase, jakou má stávající vedení, ale spočívá v jiné stožárové řadě. Územní podmínky v detailu (např. základové poměry) mohou vést k potřebě určitých modifikací konkrétního řešení, navržený koridor proto musí umožnit do jisté míry variabilní průchod územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor vymezený v ZÚR JMK bude upraven na základě dohody s dotčeným orgánem v tom smyslu, že bude v maximální míře respektovat zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, včetně obce Hvozdec.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce – části týkající se záměru na zdvojení vedení 400 kV:

Pořizovatel ZÚR JMK při prověřování souladu návrhu ZÚR JMK s 1. aktualizací PÚR ČR zjistil, že pro záměr *E20 Koridory pro dvojité vedení 400 kV Dasný-Slavětice a Slavětice-Čebín a souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Dasný, Čebín a Slavětice* je 1. aktualizací PÚR ČR uložen úkol: *Prověřit účelnost a reálnost rozvojového záměru do roku 2018; zodpovídá Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s dotčenými správními úřady a s Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Z* tohoto důvodu **bude od trasování koridoru územní rezervy RTEE03 VVN 400 kV (Slavětice –) hranice kraje – Čebín v návrhu ZÚR JMK upuštěno.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce – části týkající se záměru VVTL plynovodu:

Obec Hvozdec nesouhlasí se způsobem vymezení **koridoru TEP05 pro VVTL plynovod.** Jak je v připomínce uvedeno, koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR dle stavebního zákona vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zákon však blíže neupravuje, zda a jak má „v ploše vymezené pro umístění vedení technické infrastruktury“ (tedy konkrétně v tomto případě pro umístění vedení VVTL plynovodu) být zohledněno související ochranné či bezpečnostní pásmo.

Záměr VVTL plynovodu je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze

územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován (a tedy i zužován, resp. „odsunut“ v rámci rozsahu koridoru ze ZÚR do odlehlejší polohy vůči obci). Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1: 100 000. Záměr VVTL plynovodu musí být v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů. Záměr může být současně umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce, jedná se však v tomto případě o požadavek, který bude uplatněn při upřesňování územních nároků v navazujících dokumentacích.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce – části týkající se záměru TV01 Vírského oblastního vodovodu:

Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován tedy zužován.

Pro úplnost dodáváme, že na KrÚ JMK proběhlo dne 22.07.2015 jednání za účasti zástupců všech obcí dotčených záměrem TV01 a zástupců Vírského oblastního vodovodu, sdružení měst, obcí a svazků obcí, na kterém byl prodiskutován návrh obce Říčany a městyse Ostrovačice k úpravě záměru Vírského oblastního vodovodu, napojení skupinového vodovodu Říčany ozn. TV01 s následujícím závěrem, který zúčastnění (tedy i zástupce obce Hvozdec) akceptovali:

V návrhu ZÚR JMK bude záměr TV01 ukončen v plánovaném předávacím místě u obce Hvozdec.

Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, na koordinaci koridorů dopravní a technické infrastruktury navrhovaných východně od obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1: 100 000.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**171**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57400/2015
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma					
Téma – jiné	Připomínky k návrhu ZÚR JMK				

Připomínka

Podávám tímto následující připomínku k návrhu ZÚR JMK:

Požaduji, aby návrh ZÚR JMK obsahoval na úseku D1 a silnice II. tř. v úseku Bedřichovice – Podolí a blízkém okolí takové dopravní řešení, aby nedocházelo k dalšímu navýšení a koncentraci dopravy, tzn. aby nedošlo k dalšímu zvýšení negativních vlivů dopravy na obyvatele. Požaduji také, aby návrh ZÚR JMK obsahoval nebo vytvořil takové podmínky, které zabrání překračování hlukových limitů pro obyvatele v tomto úseku. Současně požaduji vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a zdraví obyvatel v tomto zatíženém území a návrh opatření, které zajistí kvalitní životní podmínky pro obyvatele.

Odůvodnění:

V předmětném úseku se již nachází nadzemní těleso D1, sjezd / nájezd Brno-východ, stávající trasa silnice II. tř., obyvatelé této oblasti jsou významně zatíženi všemi negativními dopady plynoucími z nadměrného dopravního zatížení (hluk, CO2, prachové částice, benzo-pyren, atd.). Další koncentrace dopravy bude mít za důsledek další a tedy naprosté snížení kvality života pro obyvatele předmětného území.

Děkuji.

S pozdravem Marek Trněný

Vyhodnocení připomínky

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; 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 nevyloučí.*

V připomínce jsou popsány problémy v území mezi obcí Podolí a městem Šlapanice, místní část Bedřichovice. Zásady územního rozvoje jsou koncepční dokument, který z hlediska dopravy řeší dopravní koncepci, neřeší izolovaně jednotlivá území. Podmínky v popsaném prostoru jsou ovlivňovány zejména tranzitní dopravou na dálnici D1 a mimoúrovňovým křížením se sítí krajských silnic (křižovatka Brno-východ). V návrhu ZÚR JMK je v úseku Slatina – Holubice vymezena územní rezerva pro rozšíření dálnice D1. Rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny z dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla pro rozšíření dálnice D1 zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice znovu prověřovat, přičemž se bude nově prověřovat **využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu**, napojení krajských silnic na dálnici D1, včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

K požadavku na *vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a zdraví obyvatel v tomto zatíženém území* pořizovatel uvádí, že dotčené území bude podrobněji řešeno v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Dle bodu (425) textové části ZÚR JMK bude územní studie řešena tak, že „*Hodnocení vlivů na životní prostředí bude zpracováno přiměřeně pro účel územní studie z hlediska dopadů (včetně kumulativních a synergických vlivů) na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, na krajinu*“.

Z výše uvedeného je zřejmé, že požadavky uvedené v připomínce budou podrobně řešeny v územní studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, která bude sloužit jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**172**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57409/2015
Jméno					
Právnická osoba	**Občanské sdružení Drásov**				
Obec / sídlo	Drásov 196, 664 24				
Téma	Silniční doprava, jiné				

Téma – jiné	

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

4. V oblasti Drásova a Malhostovic by nepochybně došlo k **překračování zákonných limitů prašnosti (PM10 a PM2.5) a limitů hlučnosti a** to z důvodů nejenom přímé viditelnosti, ale i přímého sousedství R43 s obytnou zástavbou (již provedení EIA pro předchozí pokus o schválení ZÚR tuto skutečnost potvrdila). Inverzní kotlina Drásov – Malhostovice a Všechovice-Skalička (u toku Lubě), přes kterou ZÚR JMK R43 plánuje je zárukou překročení limitů emisí a hluku v uvedených obcích.

5. ZÚR JMK plánuje R43 v povodí toku potoka Lubě, který již nyní při větších srážkách způsobuje např. v Drásově zatopení komunikací a domů. Nelze vyřešit nárůst průtoku potoka zvýšeného o odtok z povrchu a okolí R43 v případě dlouhodobých dešťů, nebo nárazových velkých srážek tak, aby **nedošlo zaplavení obcí Skalička, Malhostovice a Drásov.**

6. ZÚR by měly ze zákona řešit komplexně region, proto prosazování výstavby čtyřproudé rychlostní komunikace v úseku **Drásov-Jevíčko** (s tím, že pak se uvidí) je přímo neuvěřitelnou ukázkou arogance ze strany JmK. Mimochodem dle statistických údajů je doprava do Jevíčka zanedbatelná. A z Drásova vozidla pojedou kam?

7. Dle dopravních studií podložených statistickými údaji je optimální dopravní variantou tzv.

optimalizovaná trasa (Kalčík 2009) ,která již před Kuřimí oddělí tranzitní kamionovou dopravu

a osobní dopravu na Brno. Severní obchvat Kuřimi řeší i tranzitní dopravil přes Kuřim.

8. Optimalizovaná trasa R43 tvoří obchvat Lipůvky, Lažan, Mor. Knínic, Čebína i Kuřimi. Netknuty zůstávají oblasti Drásova, Malhostovic, Nuzířova, Všechovic, Skaličky, Lubě, Hlubokých Dvorů a Malé Lhoty .

U Chudčic je plánován tunel a trasa je vedena jako obchvat Veverské Bítýšky. Současně není tranzitní doprava přiváděna do Brna, Rozdrojovic, Jinačovic, České a dalších obcí. Trasa by vedla neobydlenými prostory.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek“. Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek“. Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde)

nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35" jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 na Moravskou Třebovou invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu jak s PÚR ČR 2008, tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 v ZÚR JMK je současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: „Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Bod se týká dopadů na veřejné zdraví z hlediska prašnosti a hlučnosti. K problematice dopadů na veřejné zdraví uvádíme, že účelem ZÚR je navrhnout koncepční řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) a naplňuje cíle zásad územního rozvoje. Podrobné hodnocení záměrů z hlediska kvality ovzduší a hlukové zátěže je možné teprve až jsou známy technické parametry záměru (tedy v procesu EIA – vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a v územním řízení), kdy lze dokladovat předpoklad nepřekročení hygienických limitů.

Posouzení záměrů obsažených v ZÚR JMK z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení vymezených koridorů kapacitní silnice R43 a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

K úseku R43 Troubsko/Ostrovačice – Kuřim, pro který jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy ve variantách, pořizovatel podotýká, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí. Přesto však dokumentace 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.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

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. Problematika vodního režimu byla hodnocena v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území, které je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP (viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně

analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území), tj. vedle vodního režimu také horninové prostředí a geologie, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení.

ZÚR JMK prověřily navržené záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy č. 1 a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí (jehož součástí je i vodní režim v krajině včetně záplavových území vodních toků) bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území). Hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK vymezují pro trasu silnice R43 koridory a územní rezervy (variantně či invariantně dle jednotlivých úseků) v míře podrobnosti odpovídající měřítku zpracování (1: 100 000). Střet konkrétní trasy a vodního toku tedy není záležitost řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků a konkrétních dopadů podrobnějšími dokumentacemi bude možné problematiku potencionálního zaplavování území zohlednit v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí). Záměr musí být přitom v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů.

V ZÚR JMK jsou v relevantní podrobnosti navržena také technická protipovodňová opatření, a to z důvodu snížení špiček povodňových průtoků, zachycení části povodňového průtoku a umožnění neškodného vylití povodňového průtoku do území k tomu určených. Na vodním toku Lubě je navrženo technické protipovodňové opatření – POT01 poldr Malhostovice (dotčena jsou k. ú. Drásov, Malhostovice, Všechovice a Skalička).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Ze znění podání není zcela zřejmé, vůči čemu je připomínka směřována. Zásady územního rozvoje se dle stavebního zákona (§ 36 odst. 5) pořizují pro celé území kraje, ZÚR JMK v souladu se zákonem řeší komplexně celé území Jihomoravského kraje, tedy příslušný „region“. Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování) – viz bod 2 podání. Řešení koncepce dopravy tedy nelze chápat jako „prosazování výstavby“ určitého úseku rychlostní silnice.

V návrhu ZÚR JMK není pro kapacitní silnici R43 vymezován úsek Drásov – Jevíčko, uvedený v podání. Obec Drásov se nachází v úseku R43 Kuřim – Lysice (DS-01), na který směrem na sever navazuje úsek Lysice – Sebranice (DS02) a úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03). Jak je uvedeno výše (k bodu 3 podání), severní úsek silnice R43 je koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje.

V jižním směru od obce Drásov pokračuje úsek R43 vymezeným koridorem Kuřim – Lysice (DS-01) do Kuřimi. V úseku dálnice D1 – Kuřim jsou pro kapacitní silnici R43 vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií, vyplývá z ustanovení vyhlášky č. 500/2006 o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, a to v bodě i) přílohy č. 4, která stanoví obsah zásad územního rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 a 8

Tvrzení o „optimální dopravní variantě dle dopravních studií podložených statistickými údaji“ uvedené v podání je zcela obecné a není ničím doloženo. Z výčtu obcí uvedeného v bodě 8 není zřejmé, co je připomínkou požadováno. Vedení trasy „neobydlenými prostory“ je v reálných podmínkách prakticky nemožné (viz text k bodu 1 podání) a optimálnost takového případného řešení je přinejmenším sporná.

Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází návrh varianty rychlostní silnice R43 „Optimalizovaná MŽP“. Koridor pro severní obchvat Kuřimi (DS31) je součástí návrhu ZÚR JMK.

Ke studii ing. Kalčíka uvedl pořizovatel relevantní informace výše (k bodu 2 podání), pro doplnění nyní uvádí následující:

Oddělení tranzitní dopravy od zdrojové a cílové dopravy do Brna je pravdivé jen pro dopravu směřující ze severu na západ, pro ostatní směry toto tvrzení pravdivé není. K „Optimalizaci trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ sdělily již při pořizování předchozích ZÚR JMK dotčené orgány (MD i OD KrÚ JMK), že dokumentace k optimalizované trase R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem není zpracována v souladu se základním předpisem Ministerstva dopravy „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, která specifikuje základní požadavky na zpracování různých stupňů projektové dokumentace tento koncept studie není v žádném případě relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální (krajskou) dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim. MD nebude tento podklad akceptovat, pokud nebude srovnatelný s ostatními, tj. na stejné technické úrovni. MD ve svém stanovisku k podaným námitkám a připomínkám uplatněným při veřejném projednání 2. Návrhu ZÚR k předmětné studii uvedlo, že „Vzhledem k zásadním rozporům s legislativou a k nedostatkům návrhu nelze studii považovat za relevantní podklad pro porovnání se sledovanými variantami. Studii považuje MD za účelový materiál, podporující zájmy zadavatele.“ Konkrétněji k nedostatkům uvádí následující: „Z hlediska koncepce dopravy je tento návrh v zásadním rozporu se sledovanými koncepcemi: – nerespektuje třístupňový ochranný systém města Brna, – řešení pro město Kuřim předkládá v rozporu se schválenými plány, město navíc uzavírá mezi čtyřpruh na severu a západě a mezi šestipruh na jihovýchodě, – chybí popis systému, není srovnatelným podkladem k výchozím variantám. Z hlediska dopravně inženýrského je rozdělení tranzitu a nákladní dopravy založeno na osobní úvaze – řešení není podloženo modelovým stavem. Chybí vyhodnocení křižovatek a průpletů. Severní obchvat Kuřimi je navržen se třemi MÚK ve vzdálenostech v rozporu s ČSN. Z technického hlediska jsou nepřiměřené zásahy do lesních masivů v prostoru Malé Lhoty, mezi Lipůvkou a Nuzířovem, není projednán přechod Vodní nádrže Brno, křížení řeky Svratky a Bílého potoka. Návrh nebyl projednán s dotčenými orgány ani s obcemi. Z hlediska finančního – odhad nákladů není podložen cenovými normativy. Na základě srovnání s dokumentacemi obdobného významu a rozsahu lze konstatovat značné podhodnocení obou variant.“

Proti idealizování „optimálnosti“ varianty vycházející ze studie ing. Kalčíka svědčí i nesouhlasy obcí Čebín, Kuřim, Lažany, Milonice, Újezd u Černé Hory a Závist, které uplatnily k ZÚR JMK připomínky směřující proti

variantě „Optimalizovaná MŽP“ ve stejném úseku (Kuřim – Lysice), ve kterém se nachází obec Malhostovice, a stejně tak nesouhlasy obcí v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim dotčených vedením silnice R43 Boskovickou brázdou (Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Ostrovačice).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**173**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57412/2015
Jméno	**6 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

4. V oblasti Drásova a Malhostovic by nepochybně došlo k **překračování zákonných limitů prašnosti (PM10 a PM2.5) a limitů hlučnosti a** to z důvodů nejenom přímé viditelnosti, ale i přímého sousedství R43 s obytnou zástavbou (již provedení EIA pro předchozí pokus o schválení ZÚR tuto skutečnost potvrdila) Inverzní kotlina Drásov – Malhostovice a Všechovice-Skalička (u toku Lubě), přes kterou ZÚR JMK R43 plánuje je zárukou překročení limitů emisí a hluku v uvedených obcích.

5. ZÚR JMK plánuje R43 v povodí toku potoka Lubě, který již nyní při větších srážkách způsobuje např. v Drásově zatopení komunikací a domů. Nelze vyřešit nárůst průtoku potoka zvýšeného o odtok z povrchu a okolí R43 v případě dlouhodobých dešťů, nebo nárazových velkých srážek tak, aby **nedošlo zaplavení obcí Skalička, Malhostovice a Drásov.**

6. ZÚR by měly ze zákona řešit komplexně region, proto prosazování výstavby čtyřproudé rychlostní komunikace v úseku **Drásov-Jevíčko** (s tím, že pak se uvidí) je přímo neuvěřitelnou ukázkou arogance ze strany JmK. Mimochodem dle statistických údajů je doprava do Jevíčka zanedbatelná. A z Drásova vozidla pojedou kam?

7. Dle dopravních studií podložených statistickými údaji je optimální dopravní variantou tzv. optimalizovaná trasa (Kalčík 2009) ,která již před Kuřimí oddělí tranzitní kamionovou dopravu a osobní dopravu na Brno. Severní obchvat Kuřimi řeší i tranzitní dopravil přes Kuřim.

8. Optimalizovaná trasa R43 tvoří obchvat Lipůvky, Lažan, Mor.Knínic, Čebína i Kuřími. Netknuty zůstávají oblasti Drásova, Malhostovic, Nuzířova, Všechovic, Skalický, Lubě, Hlubokých Dvorů a Malé Lhoty.

U Chudčic je plánován tunel a trasa je vedena jako obchvat Veverské Bítýšky. Současně není tranzitní doprava přiváděna do Brna, Rozdrojovic, Jinačovic, České a dalších obcí. Trasa by vedla neobydlenými prostory.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43

zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek“. Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek“. Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje,

Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 na Moravskou Třebovou invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu jak s PÚR ČR 2008, tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 v ZÚR JMK je současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Bod se týká dopadů na veřejné zdraví z hlediska prašnosti a hlučnosti. K problematice dopadů na veřejné zdraví uvádíme, že účelem ZÚR je navrhnout koncepční řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) a naplňuje cíle zásad územního rozvoje. Podrobné hodnocení záměrů z hlediska kvality ovzduší a hlukové zátěže je možné teprve až jsou známy technické parametry záměru (tedy v procesu EIA – vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a v územním řízení), kdy lze dokladovat předpoklad nepřekročení hygienických limitů.

Z podání není zřejmé, co je myšleno pojmem „EIA pro předchozí pokus o schválení ZÚR“. Nelze srovnávat hodnocení SEA (tj. „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“), které se odehrává ve strategické rovině, s hodnocením EIA, kde je posuzován již konkrétní záměr. Zde došlo ze strany podatelů patrně k záměně s hodnocením EIA k záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim-Svitávka“, které proběhlo již dříve bez vazby na předchozí proces pořizování ZÚR JMK. K dokumentaci uvedeného záměru a k jeho posudku vydala KHS JmK souhlasná vyjádření (v r. 2008 a 2010) s podmínkami, v nichž mimo jiné požadovala zpracovat podrobnou hlukovou studii a optimalizovat návrh protihlukových opatření tak, aby byl zajištěn reálný předpoklad splnění minimálně hygienických limitů hluku dle platných předpisů.

Posouzení záměrů obsažených v ZÚR JMK z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení vymezených koridorů kapacitní silnice R43 a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny zejména v kap. A.6.9. *„Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na*

sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA *„Hodnocení záměrů"*.

K úseku R43 Troubsko/Ostrovačice – Kuřim, pro který jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy ve variantách, pořizovatel podotýká, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí. Přesto však dokumentace 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.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

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. Problematika vodního režimu byla hodnocena v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území, které je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP (viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech" textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území), tj. vedle vodního režimu také horninové prostředí a geologie, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení.

ZÚR JMK prověřily navržené záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy č. 1 a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí (jehož součástí je i vodní režim v krajině včetně záplavových území vodních toků) bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území). Hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK vymezují pro trasu silnice R43 koridory a územní rezervy (variantně či invariantně dle jednotlivých úseků) v míře podrobnosti odpovídající měřítku zpracování (1: 100 000). Střet konkrétní trasy a vodního toku tedy není záležitost řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků a konkrétních dopadů podrobnějšími dokumentacemi bude možné problematiku potencionálního zaplavování území zohlednit v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí). Záměr musí být přitom v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů.

V ZÚR JMK jsou v relevantní podrobnosti navržena také technická protipovodňová opatření, a to z důvodu snížení špiček povodňových průtoků, zachycení části povodňového průtoku a umožnění neškodného vylití povodňového průtoku do území k tomu určených. Na vodním toku Lubě je navrženo technické protipovodňové opatření – POT01 poldr Malhostovice (dotčena jsou k. ú. Drásov, Malhostovice, Všechovice a Skalička).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Ze znění podání není zcela zřejmé, vůči čemu je připomínka směřována. Zásady územního rozvoje se dle stavebního zákona (§ 36 odst. 5) pořizují pro celé území kraje, ZÚR JMK v souladu se zákonem řeší komplexně celé území Jihomoravského kraje, tedy příslušný „region". Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční

dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování) – viz bod 2 podání. Řešení koncepce dopravy tedy nelze chápat jako „prosazování výstavby" určitého úseku rychlostní silnice.

V návrhu ZÚR JMK není pro kapacitní silnici R43 vymezován úsek Drásov – Jevíčko, uvedený v podání. Obec Drásov se nachází v úseku R43 Kuřim – Lysice (DS-01), na který směrem na sever navazuje úsek Lysice – Sebranice (DS02) a úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03). Jak je uvedeno výše (k bodu 3 podání), severní úsek silnice R43 je koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje.

V jižním směru od obce Drásov pokračuje úsek R43 vymezeným koridorem Kuřim – Lysice (DS-01) do Kuřimi. V úseku dálnice D1 – Kuřim jsou pro kapacitní silnici R43 vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.*

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií, vyplývá z ustanovení vyhlášky č. 500/2006 o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, a to v bodě i) přílohy č. 4, která stanoví obsah zásad územního rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 a 8

Tvrzení o „optimální dopravní variantě dle dopravních studií podložených statistickými údaji" uvedené v podání je zcela obecné a není ničím doloženo. Z výčtu obcí uvedeného v bodě 8 není zřejmé, co je připomínkou požadováno. Vedení trasy „neobydlenými prostory" je v reálných podmínkách prakticky nemožné (viz text k bodu 1 podání) a optimálnost takového případného řešení je přinejmenším sporná.

Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází návrh varianty rychlostní silnice R43 „Optimalizovaná MŽP". Koridor pro severní obchvat Kuřimi (DS31) je součástí návrhu ZÚR JMK.

Ke studii ing. Kalčíka uvedl pořizovatel relevantní informace výše (k bodu 2 podání), pro doplnění nyní uvádí následující:

Oddělení tranzitní dopravy od zdrojové a cílové dopravy do Brna je pravdivé jen pro dopravu směřující ze severu na západ, pro ostatní směry toto tvrzení pravdivé není. K „Optimalizaci trasy R43 v úseku D1 – Kuřim –

Černá Hora“ sdělily již při pořizování předchozích ZÚR JMK dotčené orgány (MD i OD KrÚ JMK), že dokumentace k optimalizované trase R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem není zpracována v souladu se základním předpisem Ministerstva dopravy „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, která specifikuje základní požadavky na zpracování různých stupňů projektové dokumentace tento koncept studie není v žádném případě relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální (krajskou) dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim. MD nebude tento podklad akceptovat, pokud nebude srovnatelný s ostatními, tj. na stejné technické úrovni. MD ve svém stanovisku k podaným námitkám a připomínkám uplatněným při veřejném projednání 2. Návrhu ZÚR k předmětné studii uvedlo, že *„Vzhledem k zásadním rozporům s legislativou a k nedostatkům návrhu nelze studii považovat za relevantní podklad pro porovnání se sledovanými variantami. Studii považuje MD za účelový materiál, podporující zájmy zadavatele.“* Konkrétněji k nedostatkům uvádí následující: *„Z hlediska koncepce dopravy je tento návrh v zásadním rozporu se sledovanými koncepcemi: – nerespektuje třístupňový ochranný systém města Brna, – řešení pro město Kuřim předkládá v rozporu se schválenými plány, město navíc uzavírá mezi čtyřpruh na severu a západě a mezi šestipruh na jihovýchodě, – chybí popis systému, není srovnatelným podkladem k výchozím variantám. Z hlediska dopravně inženýrského je rozdělení tranzitu a nákladní dopravy založeno na osobní úvaze – řešení není podloženo modelovým stavem. Chybí vyhodnocení křižovatek a průpletů. Severní obchvat Kuřimi je navržen se třemi MÚK ve vzdálenostech v rozporu s ČSN. Z technického hlediska jsou nepřiměřené zásahy do lesních masivů v prostoru Malé Lhoty, mezi Lipůvkou a Nuzířovem, není projednán přechod Vodní nádrže Brno, křížení řeky Svratky a Bílého potoka. Návrh nebyl projednán s dotčenými orgány ani s obcemi. Z hlediska finančního – odhad nákladů není podložen cenovými normativy. Na základě srovnání s dokumentacemi obdobného významu a rozsahu lze konstatovat značné podhodnocení obou variant.“*

Proti idealizování „optimálnosti“ varianty vycházející ze studie ing. Kalčíka svědčí i nesouhlasy obcí Čebín, Kuřim, Lažany, Milonice, Újezd u Černé Hory a Závist, které uplatnily k ZÚR JMK připomínky směřující proti variantě „Optimalizovaná MŽP“ ve stejném úseku (Kuřim – Lysice), ve kterém se nachází obec Malhostovice, a stejně tak nesouhlasy obcí v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim dotčených vedením silnice R43 Boskovickou brázdou (Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Ostrovačice).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**174**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57586/15
Jméno	Petr Markus, starosta				
Právnická osoba	**Obec Strážovice**				
Obec / sídlo	Strážovice 196, 696 38 Strážovice				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Strážovice tímto podává připomínku k trase RK 130, který spojuje RBC13 a RBCI2, z důvodů vedení RK v zastavěném území obcí Věteřov a Strážovice.

Na k. ú. Strážovice je za stávající trasou RBK směrem od obce vymezena zastavitelná plocha, která má sloužit jako zázemí pro restauraci a další aktivity na protější straně silnice I/54 (k. ú. Věteřov). Pokud bude trasa přesunuta až za tuto plochu, bude možnost směrem k obci Strážovice vymezit ještě další zastavitelné plochy v návaznosti na tuto lokalitu. Další rozvoj by byl omezen hranicí nově vedené trasy RBK.

Orgán ochrany přírody Krajského úřadu Jihomoravského kraje s uvažovanou změnou trasování RK 130 souhlasí (viz příloha žádosti).

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem proč je na území obce Strážovice vymezen biokoridor regionální úrovně úrovně je zajistit dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných části ÚSES. Obecně lze konstatovat, že šíře regionálního biokoridoru je dána vždy konkrétní geomorfologií a přírodními podmínkami v dané lokalitě. K upřesnění koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Věteřov a Strážovice), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystému a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

V tomto konkrétním případě návrh ZÚR JMK vymezením koridoru pro regionální biokoridor RK 130 (reprezentující biochory 3VC a 2VC) v této lokalitě respektuje dlouhodobě sledovanou koncepci ÚSES. Z hlediska reprezentativnosti a kritéria potenciálních ekosystémů se v širším okolí lokality jedná o území homogenní. To znamená, že potenciální úprava vymezení biokoridoru východním směrem tak, aby byl uvolněn prostor pro případný další urbanistický rozvoj zastavitelných ploch v návaznosti na silnici I/54, nepředstavuje změnu reprezentativnosti stanovišť. Území je součástí stejné biochory (3VC a 2VC). Z hlediska kritéria prostorových parametrů se nové vedení biokoridoru v odkloněné poloze východně od původního dlouhodobě fixovaného vedení dostává k limitu maximální přípustné délky, která u regionálního biokoridoru činí 8 km. Vymezením biokoridoru východním směrem přes intenzivně využívanou zemědělskou půdu se eliminuje riziko střetu s plánovaným (a částečně již realizovaným) rozvojem obce Věteřov, avšak délka biokoridoru se dostává na limitní vzdálenost 8 km.

Výše uvedené je důvodem, proč je potřeba koridor pro regionální biokoridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK ponechat. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argument, že z důvodů urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice by byla žádoucí úprava vymezení koridoru pro RK 130 v návrhu ZÚR JMK tak, aby regionální biokoridor při upřesňování v územních plánech dotčených obcí umožnil eliminovat střet s plánovaným rozvojem a jasně vymezit hranici, za kterou již další rozvoj probíhat nebude. S ohledem na to, že koridory pro ÚSES jsou v návrhu ZÚR JMK vymezovány tak, aby umožňovaly řešení co možná nejvíce se přibližující reálnému stavu v krajině, pořizovatel ZÚR JMK akceptuje podnět obce Strážovice na úpravu vymezení části předmětného koridoru v lokalitě Strážovského kopce.

<u>K připomínce obce Strážovice k regionálnímu biokoridoru K 130 uvádíme vyjádření OŽP:</u>

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a doporučuje vyhovět připomínce obce Strážovice, která se vztahuje k úpravě vymezení koridoru pro regionální koridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu bude v Návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro regionální biokoridor K 130 v lokalitě Strážovského kopce na správním území obcí Věteřov a Strážovice v části předmětného koridoru ústící z jižní strany do RBC 130 „Babí lom" upraveno tak, aby bylo možné regionální biokoridor při upřesňování v územním plánu vymezit mimo stávající zástavbu a vést jej východně zastavitelné plochy 1.7 pro občanskou vybavenost (dle změny č. 1 ÚP Věteřov z roku 2011) a zaústit jej jižně do plochy pro

regionální biocentrum RBC 130 „Babí lom“. Z hlediska koordinace územně plánovací činnosti obcí (širších vztahů) to znamená, že výše uvedená úprava vymezení předmětného koridoru se bude týkat správního území obce Věteřov, správního území obce Strážovice, která uplatnila stejnou připomínku, a případně zalesněné okrajové části správního území obce Sobůlky. Návrh ÚP Věteřov s vyznačením odklonění regionálního biokoridoru K 130 byl projednán na společném jednání dne 28.04.2015, obec Sobůlky neměla k řešení připomínky.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**175**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57606/2015
Jméno	Jan Kazda, starosta				
Právnická osoba	**Obec Jinačovice**				
Obec / sídlo	Jinačovice 83, 664 34 Kuřim				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V příloze Vám předávám:

a) Autorizovanou studii ing. Strnada (2014) a projekční kanceláře Nýdrle – „Obchvat tranzitní dopravy města Brna (Koncepce návrhu)“

b) Autorizovaný projekt pro R43 ing. Kalčíka v revizi 5/2015, a to ve dvou částech – pro úsek od dálnice D1 po Kuřim (včetně severního obchvatu Kuřimi) a pro úsek Kuřim – Skalice nad Svitavou

Tímto Vás žádám, abyste tyto autorizované dokumenty plně vzali v úvahu při dopracování v současnosti rozpracovaných ZÚR JMK a aby obsah těchto materiálů byl plně reflektován v následující verzi Návrhu ZÚR pro projednávání s obcemi a veřejností.

Studie Ing. Strnada byla vypracována v návaznosti na podobnou studii vyžádanou Ministerstvem dopravy pro Pražskou aglomeraci. Je jistě žádoucí, aby se řešilo vyvedení tranzitní dopravy z každé aglomerace. Jistě nemůže být v souladu s právním pořádkem ČR, aby dopravně přetížená brněnská aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, nevyužila všech realistických územně plánovacích opatření k zajištění ústavního práva na příznivé životní prostředí. Tedy odvedení tranzitní dopravy z brněnské aglomerace je imperativem, na který musí ZÚR JMK jasně reagovat.

Autorizovaný projekt Ing. Kalčíka z roku 2009 byl v jižní části doplněn o dořešení napojení R43 na dálnici D1 (a je zde zobrazeno navrhované trasování VRT). Tento první úsek je pro východní trasu (vedenou tunelem mimo obec Chudčice) opět, stejně jako v roce 2009, prezentován v grafických přílohách ve dvou mírně odlišných subvariantách, a to v trase se zářezem v masívu Čebínky a ve verzi s krátkým tunelem v trase vedené o několik set metrů východněji. Koridory, které Návrhy ZÚR doposud obsahují, jsou v grafické části zakresleny natolik nejasně, že není jasné, který koridor je v daném místě sledován. Požadujeme toto ujasnit a použít tak kvalitní mapové podklady pro grafické přílohy k ZÚR, aby bylo jasně seznatelné, co je navrhováno. I přesto, že obě varianty (zářez, tunel) jsou v této oblasti přípustné z hlediska limitů využití území, koridor s tunelem je z hlediska dopadů na životní prostředí výhodnější a je tedy tím preferovaným trasováním pro zahrnutí do Návrhu ZÚR JMK.

Autorizovaný projekt Ing. Kalčíka dále rozpracovává autorizovanou studii Ing. Strnada (2014) v oblasti MÚK Skalice nad Svitavou. Nekonečné diskuze o tom, zda trasa rychlostní komunikace R43 má pokračovat ve směru na Svitavy nebo na Jevíčko/Moravskou Třebovou jsou diskuze, které jsou na řadu příštích desetiletí diskusemi naprosto nemístnými, protože ani jeden z uvedených směrů nemá přijatelné odůvodnění pro komunikaci typu R. Navíc se zde nejedná o rozdělení dopravního toku pouze jen do dvou směrů (Svitavy, Jevíčko), ale i do dalších

směrů (Kunštát, Boskovice – Prostějov/Přerov/Olomouc), což jasně potvrzuje, že v oblasti severně od MÚK Skalice nad Svitavou se nemá vůbec uvažovat o komunikaci typu R, ale o modernizaci silnic I., II. a III. třídy. Vymezení R43 v Politice územního rozvoje (PÚR) i v její Aktualizaci tedy na úrovni ZÚR nemůže být v ZÚR JMK přijato, protože trasování R43 dále k severu nesplňuje ani elementární ekonomické a dopravní požadavky na trasování komunikací R. Současně je nutné vzít v širších vztazích v úvahu, že Aktualizace PÚR schválená vládou v dubnu 2015 schválila dlouho očekávané rozšíření významu kapacitní komunikace S8, která je nyní skutečným příčkovým koridorem sever – jih (od Liberce přes oblasti Kolína, s úzkou návazností na oblast Pardubic a Hradce Králové, dále na Jihlavu, Znojmo a ve směru na Vídeň). Komunikace R43 nikdy neměla šanci plnit funkci klíčové komunikace sever – jih přes celou ČR. Po zahrnutí S8 v novém vymezení přes celou ČR v Aktualizaci PÚR zůstává pro R43 pouze funkce přivaděče k Brnu z oblasti severně od Brna. Na tuto novou situaci reaguje jak autorizovaná studie Ing. Strnada (2014), tak i rozšířený autorizovaný projekt Ing. Kalčíka (2015). Požadujeme proto, aby tato nová situace byla plně reflektována v ZÚR JMK a R43 byla ukončena na MÚK Skalice nad Svitavou.

Vyhodnocení připomínky

Koncepční řešení ing. Strnada (2014) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie – např. předpoklad snížení intenzity tranzitní dopravy ve směru sever – jih a též tranzitu přes Brno a jeho aglomeraci realizací trasy R55 (Vídeň) – Břeclav – Přerov – Ostrava (Katovice)).

Deklarovaný princip „*odvedení tranzitní dopravy z brněnské aglomerace*“ vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy a má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

Z podání není zřejmé, v čem podatel spatřuje *dlouho očekávané rozšíření významu kapacitní komunikace S8, která je nyní skutečným příčkovým koridorem sever – jih (od Liberce přes oblasti Kolína, s úzkou návazností na oblast Pardubic a Hradce Králové, dále na Jihlavu, Znojmo a ve směru na Vídeň).* Důvody vymezení záměru v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 nebyly měněny a tudíž ani nemohlo dojít k deklarovanému *dlouho očekávanému rozšíření významu kapacitní silnice.*

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání silniční sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Silnice I/43 je sledována v kategorii rychlostní silnice R43, v úseku Kuřim – dálnice D1 v oddálené stopě Bítýšské (Boskovická brázda). Tato oddálená poloha od města Brna vykazuje ve výsledcích modelování nízké intenzity (12 – 14 tis. voz. / 24 hod.), které z hlediska požadované úrovně kvality dopravy dle ČSN 736101 nevyžadují zařazení do sítě rychlostních silnic. Je však nutno konstatovat, že i přes relativně nízké intenzity v tomto tangenciálním spojení, dochází na komunikační síti Brna

k poklesu počtu vozidel, a to do 20 % na vybrané síti ve směru sever – jih. Výjimku tvoří dálnice D1 v úseku Ostrovačice – MÚK Brno, centrum (I/52), kde naopak dochází k navýšení intenzity dopravy.

Tento koncepční scénář, i přes řadu negativ, přináší určitá pozitiva oproti koncepčnímu scénáři A (tzv. "nulové"), ne však plně dostačující. Pozitivem je především existence R43 v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. R43 v tomto úseku v jakékoliv variantě se ukazuje být určitým přínosem, oproti tomu, kdy R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 není realizována. Totéž platí i v případě existence R55 v úseku hranice krajů Jihomoravský / Zlínský – Bzenec, Přívoz s napojením na I/55. Zcela opačným případem je R38 s oddáleným obchvatem Znojma a R55 v podobě kapacitního obchvatu Břeclavi s napojením na Rakousko v prostoru Poštorná / Reintal.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území v některých oblastech JMK, především pak v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na výsledky modelového zatížení a na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek, aby materiál byl plně reflektován v následující verzi návrhu ZÚR JMK považovat za odborně nedostatečně podložený.

K **řešení R43 ing. Kalčíka (revize 5/2015)** uvádíme, že z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ve variantách *„Bystrcká"*, *„Bítýšská"* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* Kuřim – Lysice ve variantách „Německá", „Malhostovická" a „Optimalizovaná MŽP", Lysice – Sebranice – bez variant a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i tzv. optimalizovanou verzi R43.

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

Projekt pro R43 ing. Kalčíka v revizi 5/2015 bude využit v rámci zpracování výše uvedené územní studie.

Na základě připomínky k nejasnému vymezení koridorů pro R43 zváží pořizovatel doplnění textu Odůvodnění o grafická schémata se zakreslením jednotlivých variant R43.

K namítanému, *že v oblasti severně od MÚK Skalice nad Svitavou se nemá vůbec uvažovat o komunikaci typu R* uvádíme, že R43 je v návrhu ZÚR JMK navrhována jako kapacitní silnice, u které parametry teprve budou stanoveny. R43 je vymezena v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, která vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Zásady se tedy nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona) a proto nelze vyhovět požadavku na ukončení R43 na MÚK Skalice nad Svitavou.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**176**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57614/15
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Návrhem dotčení vlastníci nemovitých věcí:

1. xxxxxxxx xxxxxxxxx, nar. xx.x.xxxx, bytem xxxxxx č.p. xx, okr. xxxxxxxxxx xxxxxxx, xxxxxxxxx xxxxxxxxx,

2. xxxxxx xxxxx, nar. xx.x.xxxx, bytem xxxxx xxx/xx, xxx xx xxxx,

podávají připomínky

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

Veřejnou vyhláškou ze dne 23.3.2015 č. j. JMK 27281/2015 oznámil Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, podle § 37 odst. 4 (správně však patrně odst. 3 téhož §) stavebního zákona zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území (dále jen „návrh“), a to (mimo jiné) na webových stránkách Jihomoravského kraje www.ZÚRka.cz.

Podepsaní Katarína Kmošeková a Daniel Kavač možnosti seznámit se s výše zmíněným návrhem využili

shlédnutím jeho elektronické podoby a po tomto seznámení podávají k němu v zákonné lhůtě následující

připomínky:

I.

Kapitola D návrhu obsahuje zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů mimo jiné pod bodem D.3. i územního systému ekologické stability. Zde je počítáno též s nadregionálními a regionálními biokoridory, jež jsou vymezeny šířkou 200 m, 400 m nebo proměnnou šířkou; šířka 200 m a proměnná šířka jsou zde vymezeny pouze pro vybrané nadregionální a regionální biokoridory, jejichž výčet je taxativně podán, přičemž pro ostatní biokoridory je vymezena šířka 400 m. Nadregionální biokoridory uvedené pod čísly K 161N a K 161V mezi takto vybrané a v taxativním uvedené nepatří; lze se tedy právem domnívat, že je pro ně vymezena šířka 400 m.

Posledně zmíněné koridory K 161N a K 161V zasahují též na území obce Pasohlávky, kde podepsaní xxxxxxxx xxxxxxxxx a xxxxxx xxxxx spoluvlastníky pozemku p.č. xxxx ovocný sad, zapsaného na listu vlastnictví č. xxx pro obec Pasohlávky a k. ú. Mušov; tento pozemek je patrně uvedenými koridory rovněž dotčen.

II.

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ve zmíněných koridorech se v návrhu stanovují požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování, a to zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území.

Podepsaní Katarína Kmošeková a Daniel Kavač své spoluvlastnické podíly na jejich pod bodem 1. tohoto podání uvedeném pozemku za situace, kdy tento pozemek byl (a dosud je) v katastru nemovitostí evidován jako ovocný sad. Při tomto způsobu jeho využívání mají jeho vlastníci (zejména pokud nemají bydliště v dané obci) oprávněný zájem zřídit na pozemku drobné zemědělské stavby k uskladnění nářadí potřebného k práci na pozemku, jakož i výpěstků, jichž bude touto prací docíleno. Oba podepsaní jsou již účastníky řízení před příslušným stavebním úřadem o dodatečné povolení takových staveb a mají důvodné obavy, že znění této části návrhu může v případě jeho schválení výsledek takového řízení výrazně ovlivnit v jejich neprospěch. Uvedený druh kultury pozemku navíc žádným způsobem nevylučuje jeho současné využívání k rekreačním účelům a vlastník pozemku má kdykoli možnost rozhodnout se a v návaznosti na to se svolením příslušného orgánu požádat o změnu kultury svého pozemku a v návaznosti na to i změny užívání stavby podle svých v plynoucím čase proměnlivých potřeb.

Návrh navíc dostatečně srozumitelným a přesvědčivým způsobem neodkrývá důvod, pro který by na území koridoru neměly být zřizovány stavby kupř. pro zemědělství nebo rodinnou rekreaci.

III.

Podle ustanovení § 1012 obč. zák. má vlastník právo se svým vlastnictvím v mezích právního řádu libovolně nakládat a jiné osoby z toho vyloučit.

Znemožnění zástavby pozemku či změny jeho využití je nesporně závažným omezením vlastníka ve výkonu jeho vlastnického práva k pozemku. Podle ustanovení § 1038 citovaného zákona lze sice vlastnické právo omezit, avšak jen ve veřejném zájmu, který nelze uspokojit jinak, a není nikterak patrno, v čem by spočíval případný veřejný zájem na omezení vlastníků pozemků ve výkonu jejich práva právě v tom ohledu, aby v této lokalitě nezřizovali zemědělské stavby nebo stavby k rekreaci. Z posledně citovaných zákonných ustanovení je zřejmé, že jakýkoli zásah do vlastnického práva včetně omezení výkonu tohoto práva mimo jiné ze strany orgánů státní správy (a takovým zásahem nesporně je i opatření obecné povahy) přichází v úvahu pouze výjimečně, v nezbytných případech, k určitému účelu ve veřejném zájmu, a musí být řádně odůvodněn včetně zdůvodnění, jaké objektivní překážky brání naplnění sledovaného účelu jiným způsobem a činí tudíž takové omezení nezbytným.

Podle ustanovení § 174 odst. 1 spr. řádu platí i pro řízení o opatřeních obecné povahy obdobně ustanovení části první tohoto zákona, tedy i její hlavy II., musí tedy být především dodržena ustanovení § 2 – 8 téhož zákona ukládající správním orgánům mimo jiné

- postupovat v souladu se zákony a ostatními právními předpisy,

- šetřit práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká, a zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu,

- dbát, aby přijaté řešení bylo nejen v souladu s veřejným zájmem, ale aby odpovídalo též okolnostem daného případu;

v daném případě však zpracovaný návrh – alespoň v dosud zveřejněném znění – tyto podmínky nesplňuje a přináší zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí, který je povaze věci naprosto nepřiměřený.

IV.

Ustanovení § 1039 odst. 1 obč. zák. navíc stanoví, že za omezení vlastnického práva náleží vlastníkovi plná náhrada odpovídající míře, v jaké byl jeho majetek těmito opatřeními dotčen; návrh však naprosto mlčí o tom, jakým způsobem budou újmy způsobené vlastníkům dotčených pozemků nahrazeny.

V.

Podepsaní tedy shrnují, že v části napadené těmito připomínkami s návrhem kategoricky nesouhlasí a

navrhují

provedení úprav tohoto návrhu v rozsahu těmito připomínkami vymezeném.

Vyhodnocení připomínky

K upozornění uvedenému v preambuli předmětné námitky, které se týká na údajně chybného číslování odstavců pořizovatel uvádí následující:

Veřejná vyhláška ze dne 23.3.2015 č. j. JMK 27281/2015, kterou Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, oznámil zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, se řídila podle § 37 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v tehdy platném znění. Dne 31.03.2015 (tedy až po zveřejnění této vyhlášky) nabyl účinnosti zákon č. 39/2015, kterým byl novelizován také § 37 stavebního zákona, což vedlo ke změně číselného označení ustanovení, podle kterého bylo předmětné oznámení vyhlášeno. Právní názor podatele, podle kterého obsah předmětné vyhlášky obsahuje chybu, tedy nelze považovat za podložený.

Z vyhodnocení upozornění nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce I. uvádíme:

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

Připomínka nesměřuje k věcnému řešení v návrhu ZÚR JMK, nýbrž je ne zcela správnou interpretací řešení obsaženého v návrhu ZÚR JMK. K názoru podatelů, že nadregionální biokoridor K 161, a to jak jeho větev K161N (typ N-nivní), tak jeho větev K 161V (V-vodní) je vymezen šířkou 400 m považujeme za důvodné objasnit následující: V bodě (244) textové části I. Návrhu ZÚR JMK je za obecnou úvodní informací o tom, že ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro umístění nadregionálních prvků ÚSES (tj. pro umístění vlastních biocenter a biokoridorů ÚSES) na str. 102 konkrétně uvedeno, že koridory pro nadregionální a regionální biokoridory jsou vymezeny šířkou 200 m, 400m nebo proměnnou šířkou. Ve výčtu koridorů o šířce 200 m je uvedeno, cituji „část nadregionálního biokoridoru K 161 V“. Dále za podateli zmiňovaným taxativním výčtem (předmětný biokoridor

neobsahujícím), je uvedeno *„koridor o šířce 400 m je vymezen pro ostatní biokoridory“ a „koridor s proměnlivou šířkou je vymezen pro část biokoridoru K 161 V v úseku Novomlýnských nádrží, a to v rozsahu vodní plochy.“* Z uvedeného je zřejmé, že koridor pro K 161 je v návrhu ZÚR JMK územně vymezen v různých šířkách, přičemž část koridoru pro K 161 V má šířku 200 m a část 400 m; u koridoru pro K 161 N má část šířku 400 m a část v úseku novomlýnských nádrží má šířku proměnlivou a to v rozsahu vodní zátopy. ZÚR JMK se skládají t textové a grafické části, která tvoří jeden celek. Proto je třeba slovní informace obsažené textové části propojit s grafickými informacemi znázorňujícími koncepční vymezení koridoru v konkrétním území, a to ve výkresech grafické části. Dle údajů o pozemku podateli uváděných se pozemek nachází na správní území obce Pasohlávky, v části k. ú. Mušnov, které je dotčeno vymezením části koridoru pro biokoridor K 161 N v návrhu ZÚR JMK o šířce 200 m.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce II. uvádíme:

K podateli ne zcela správné interpretaci požadavku na uspořádání a využití území pod pím. a) z bodu (245) textové části I. Návrhu ZÚR JMK považujeme za důvodné uvést přesnou citaci písm. a) *„Plochy a koridory pro nadregionální a regionální ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.“* Z této citace je zřejmé, že smyslem tohoto požadavku není plošně zakázat podatelem uváděné stavby, nýbrž umožnit ochranu území před zásahy, které by znemožnily založení skladebné části ÚSES v budoucnosti.

K uvedenému je nutné doplnit, že povinnost územního plánu zpřesnit úkoly územního plánování v souvislostech a podrobnostech území obce v souladu se ZÚR vyplývá z ustanovení § 43 odst. 3 a § 54 odst. 5 stavebního zákona. Jen při větší podrobnosti územně plánovací dokumentace lze totiž vystihnout skutečné podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít.

Obec Pasohlávky má platný územní plán, který nabyl účinnosti 02.07.2015. Předmětný pozemek je v územním plánu Pasohlávky zařazen v ploše zemědělské označené regulační značkou *„ZZ – plochy zahrad a sadů“* a dále v ploše *„územní rezervy R 08 pro možné budoucí využití jako plocha rekreace“* a částečně v koridoru *„územní rezervy RK NRBK-N pro budoucí možné využití jako dílčí části K 161 N“*. V tomto konkrétním případě je řešení biokoridoru K 161 N v územním plánu Pasohlávky v souladu s řešením obsaženým v návrhu ZÚR JMK. Vymezení *„územní rezervy pro možné budoucí využití jako dílčí části K 161 N“* přes tuto plochu obsažené v grafické části ÚP Pasohlávky územně nevybočuje z koridoru pro nadregionální biokoridor K 161 N vymezený návrhem ZÚR JMK. Znamená to, že návrh ZÚR JMK nijak nemění podmínky využití (hlavní využití, přípustné využití, podmíněně přípustné využití a nepřípustné využití) stanovené výše uvedeným ÚP Pasohlávky pro předmětnou část plochy zemědělské ani podmínky pro plochu územní rezervy R 08 a koridoru územní rezervy RK NRBK-N.

Podatelé se tudíž v názoru, že *návrh ZÚR JMK dostatečně srozumitelným a přesvědčivým způsobem neodkrývá důvod, pro který by území koridoru neměly být zřizovány stavby kupř. pro zemědělství nebo rodinnou rekreaci“* mýlí, neboť podle ust. § 36 v návaznosti na § 5 odst. 4 stavebního zákona taková podrobnost zásadám územního rozvoje nepřísluší.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce III. uvádíme:

Podatel sám v následující připomínce uvádí, že vlastník má právo nakládat se svým vlastnictvím v mezích právního řádu, tj. v souladu s platnou legislativou. Český právní řád však jednotlivci nedává právní nárok na využívání jeho nemovitosti dle jeho libovůle, ale naopak obsahuje značné množství veřejnoprávní regulace, jež užívání nemovitostí ve veřejném zájmu omezuje. Tuto skutečnost zohledňuje také § 1038 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále také občanský zákoník), na nějž se podatel odvolává, když stanoví, že ve veřejném zájmu, který nelze uspokojit jinak, a jen na základě zákona lze vlastnické právo

omezit nebo věc vyvlastnit. Podrobněji se v této věci vyjadřujeme rovněž u bodu IV.

K otázce nepřiměřenosti zásahu ZÚR JMK do práv vlastníků nemovitostí uvádíme následující:

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy.*

Pořizovatel souhlasí s tím, že je třeba dodržovat tzv. zásady dobré veřejné správy obsažené zejména v části druhé správního řádu, zejména zásadu legality (postupovat v souladu s platnými právními předpisy. Při pořizování ZÚR JMK bylo a bude i nadále postupováno podle zásady legality, a to primárně podle zákona č. 186/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také stavební zákon) a jeho prováděcích předpisů.

K tomu považuje pořizovatel za potřebné ve věci ZÚR JMK vydávaných formou opatření obecné povahy objasnit vztah mezi stavebním zákonem a zákonem č. 500/2004, správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také správní řád), a to zejména části šesté správního řádu na kterou se podatelé odkazují (konkrétně § 174 odst. 1). Správní řád je ve věci opatření obecné povahy předpisem obecným, tj. základní právní úpravou. Pokud nějaký jiný zákon, v tomto případě stavební zákon, obsahuje právní úpravu odchylující se od obecného předpisu, pak platí, že tato úprava má přednost před obecnou, tj. postupuje se podle ní. V tomto případě to znamená, že stavební zákon, obsahující právní úpravu pro pořizování územně plánovací dokumentace jako opatření obecné povahy (tj. i ve věci pořizování ZÚR JMK), je tudíž vůči správnímu řádu předpisem speciálním a při pořizování ZÚR se postupuje podle něj.

K problematice ÚSES v územně plánovací dokumentaci považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné objasnit následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“*

ÚSES je tedy veřejným zájmem a na jeho tvorbě se podílejí vlastníci, obce i stát. Snahou projektantů ÚSES je vymezovat skladebné části ÚSES s přihlédnutím k vlastnictví státu, resp. nižších územně správních jednotek (kraj, obec), není to však ve všech lokalitách možné, jelikož vhodné podmínky pro vymezení NRBK jsou vázány na určité abiotické vlastnosti, a ty nelze přemístit, neboť jsou vázány na geologický základ (podloží) dané oblasti. Na tyto podmínky jsou vázány konkrétní ekosystémy a biota, které vytvářejí biologický základ ÚSES. Vždy je snahou vymezovat ÚSES především na stejných typech potenciálních ekosystémů, aby jeden typ koridoru propojoval stejné ekosystémy a fungovala zde migrace nejen živočichů, ale také spor, pylů, semen, genetických informací a toků energie.“

Koncepce ÚSES nadregionální a regionální úrovně uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území, které byly od jejich vymezení v ÚTP z roku 1996 kontinuálně prověřované a navrhované koncepčními dokumenty k ÚSES resortu životního prostředí a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje.

Návrh ZÚR JMK tedy k dosažení obecně prospěšného souladu koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týkají. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

Z výše uvedených důvodů nelze zcela podřídit vymezování ÚSES dostupnosti pozemků ve vlastnictví státu, kraje nebo obce. Tento fakt lze zohlednit až při upřesňování územním plánem, kdy lze na základě dostupných podrobných informací o území volit v rámci předmětného koridoru vymezeného návrhem ZÚR JMK majetkoprávně dostupnější pozemek. Návrh ZÚR JMK proto vymezuje plochy a koridory pro ÚSES větší, než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Návrh ZÚR JMK tudíž nevymezuje vlastní biokoridor K 161 (větve N-nivní a V-vodní), ale koridor, v jehož rámci bude nadregionální biokoridor K 161N a K161V umístěn, neboť jednoznačné umístění skladebných prvků ÚSES není v měřítku zásad územního rozvoje (1:100 000) dosažitelné. Předmětné koridory v návrhu ZÚR JMK tak dávají dostatečný prostor k tomu, aby v rámci tohoto koridoru bylo možné územním plánem zpřesnit nadregionální biokoridor nejen se zohledněním metodických zásad pro vymezování skladebných prvků ÚSES, ale i vlastnických vztahů a proporcionality při jeho vymezování. To znamená, že v rámci koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází k jeho upřesnění územními plány dotčených obcí, tj. k vymezení koridoru podle typů cílových ekosystému a s ohledem na konkrétní podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a funkčnost biokoridoru a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce IV. uvádíme:

K názoru podatelů na omezení vlastnického práva a nároku na jeho přiměřenou náhradu, odkazujeme na výše uvedené, zejména k bodu II., kde již bylo odůvodněno, proč návrh ZÚR JMK nyní ani do budoucna nijak nemění v současné době platné podmínky využití (hlavní využití, přípustné využití, podmíněně přípustné využití a nepřípustné využití) stanovené v ÚP Pasohlávky pro předmětnou část plochy zemědělské ani podmínky pro plochu územní rezervy R 08 a koridoru územní rezervy RK NRBK-N, které zasahují na pozemek podatele.

Problematiku náhrady za omezení nebo vyvlastnění nemovitostí, o které hovoří podatelem zmiňovaný § 1039 občanského zákoníku, komplexně upravuje zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů. Tato problematika však již ze svojí definice k Návrhu ZÚR JMK nenáleží.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce V. uvádíme:

Vzhledem ke shora uvedenému ve vyhodnocení připomínek podle bodů I. až IV. je zřejmé, že návrh podatelů k provedení úprav Návrhu ZÚR JMK v rozsahu těmito připomínkami vymezeném je zcela neopodstatněný.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**177**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57639/2015
Jméno					

Právnická osoba	**Drásovská iniciativa, z.s.**
Obec / sídlo	Drásov 196, 664 24
Téma	Silniční doprava, jiné
Téma – jiné	

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalická, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo-nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím severního obchvatu Kuřími a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

4. V oblasti Drásova a Malhostovic by nepochybně došlo k **překračování zákonných limitů prašnosti (PM10** a **PM2.5) a limitů hlučnosti** a to z důvodů nejenom přímé viditelnosti, ale i přímého sousedství R43 s obytnou zástavbou (již provedení EIA pro předchozí pokus o schválení ZÚR tuto skutečnost potvrdila) Inverzní kotlina Drásov – Malhostovice a Všechovice-Skalička (u toku Lubě), přes kterou ZÚR JMK R43 plánuje je zárukou překročení limitů emisí a hluku v uvedených obcích.

5. ZÚR JMK plánuje R43 v povodí toku potoka Lubě, který již nyní při větších srážkách způsobuje např. v Drásově zatopení komunikací a domů. Nelze vyřešit nárůst průtoku potoka zvýšeného o odtok z povrchu a okolí R43 v případě dlouhodobých dešťů, nebo nárazových velkých srážek tak, aby nedošlo **zaplavení obcí Skalička, Malhostovice a Drásov**.

6. ZÚR by měly ze zákona řešit komplexně region, proto prosazování výstavby čtyřproudé rychlostní komunikace v úseku **Drásov-Jevíčko** (s tím, že pak se uvidí) je přímo neuvěřitelnou ukázkou arogance ze strany JmK. Mimochodem dle statistických údajů je doprava do Jevíčka zanedbatelná. A z Drásova vozidla pojedou kam?

7. Dle dopravních studií podložených statistickými údaji je optimální dopravní variantou tzv. optimalizovaná trasa (Kalčík 2009) ,která již před Kuřimí oddělí tranzitní kamionovou dopravu a osobní dopravu na Brno. Severní obchvat Kuřimi řeší i tranzitní dopravil přes Kuřim.

8. Optimalizovaná trasa R43 tvoří obchvat Lipůvky, Lažan, Mor. Knínic, Čebína i Kuřími. Netknuty zůstávají oblasti Drásova, Malhostovic, Nuzířova, Všechovic, Skaličky, Lubě, Hlubokých Dvorů a Malé Lhoty. U Chudčic je plánován tunel a trasa je vedena jako obchvat Veverské Bitýšky. Současně není tranzitní doprava přiváděna do Brna, Rozdrojovic, Jinačovic, České a dalších obcí. Trasa by vedla neobydlenými prostory.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 na Moravskou Třebovou invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu jak s PÚR ČR 2008, tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 v ZÚR JMK je současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4

Bod se týká dopadů na veřejné zdraví z hlediska prašnosti a hlučnosti. K problematice dopadů na veřejné zdraví uvádíme, že účelem ZÚR je navrhnout koncepční řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) a naplňuje cíle zásad územního rozvoje. Podrobné hodnocení záměrů z hlediska kvality ovzduší a hlukové zátěže je možné teprve až jsou známy technické parametry záměru (tedy v procesu EIA – vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí a v územním řízení), kdy lze dokladovat předpoklad nepřekročení hygienických limitů.

Z podání není zřejmé, co je myšleno pojmem „EIA pro předchozí pokus o schválení ZÚR“. Nelze srovnávat hodnocení SEA (tj. „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“), které se odehrává ve strategické rovině, s hodnocením EIA, kde je posuzován již konkrétní záměr. Zde došlo ze strany podatelů patrně k záměně s hodnocením EIA k záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim-Svitávka“, které proběhlo již dříve bez vazby na předchozí proces pořizování ZÚR JMK. K dokumentaci uvedeného záměru a k jeho posudku vydala KHS JmK souhlasná vyjádření (v r. 2008 a 2010) s podmínkami, v nichž mimo jiné požadovala zpracovat podrobnou hlukovou studii a optimalizovat návrh protihlukových opatření tak, aby byl zajištěn reálný předpoklad splnění minimálně hygienických limitů hluku dle platných předpisů.

Posouzení záměrů obsažených v ZÚR JMK z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení vymezených koridorů kapacitní silnice R43 a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny zejména v kap. A.6.9. *„Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“* dokumentace SEA a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA *„Hodnocení záměrů“*.

K úseku R43 Troubsko/Ostrovačice – Kuřim, pro který jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy ve variantách, pořizovatel podotýká, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy neposuzují z hlediska vlivů na životní prostředí. Přesto však dokumentace 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.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného

zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5

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. Problematika vodního režimu byla hodnocena v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na stav a vývoj území, které je provedeno v souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb. podle vybraných sledovaných jevů obsažených v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále jen ÚAP JMK). Do hodnocení jsou zahrnuty všechny hlavní tematické okruhy ÚAP (viz kap. C „Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech“ textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území), tj. vedle vodního režimu také horninové prostředí a geologie, hygiena životního prostředí, ochrana přírody a krajiny, ZPF a PUPFL, veřejná infrastruktura, sociodemografické podmínky, bydlení, bytová výstavba, rekreace, hospodářské podmínky, osídlení.

ZÚR JMK prověřily navržené záměry ve smyslu stavebního zákona, jeho přílohy č. 1 a předpisů souvisejících na základě všech požadovaných hledisek komplexně, přičemž hodnocení vlivů na životní prostředí (jehož součástí je i vodní režim v krajině včetně záplavových území vodních toků) bylo jedním z mnoha kritérií hodnocení (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území). Hodnocení vlivů na životní prostředí není jediným kritériem výhodnosti varianty, ale jedním z mnoha kritérií, které je třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK vymezují pro trasu silnice R43 koridory a územní rezervy (variantně či invariantně dle jednotlivých úseků) v míře podrobnosti odpovídající měřítku zpracování (1: 100 000). Střet konkrétní trasy a vodního toku tedy není záležitost řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků a konkrétních dopadů podrobnějšími dokumentacemi bude možné problematiku potencionálního zaplavování území zohlednit v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí). Záměr musí být přitom v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů.

V ZÚR JMK jsou v relevantní podrobnosti navržena také technická protipovodňová opatření, a to z důvodu snížení špiček povodňových průtoků, zachycení části povodňového průtoku a umožnění neškodného vylití povodňového průtoku do území k tomu určených. Na vodním toku Lubě je navrženo technické protipovodňové opatření – POT01 poldr Malhostovice (dotčena jsou k. ú. Drásov, Malhostovice, Všechovice a Skalička).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6

Ze znění podání není zcela zřejmé, vůči čemu je připomínka směřována. Zásady územního rozvoje se dle stavebního zákona (§ 36 odst. 5) pořizují pro celé území kraje, ZÚR JMK v souladu se zákonem řeší komplexně celé území Jihomoravského kraje, tedy příslušný „region“. Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování) – viz bod 2 podání. Řešení koncepce dopravy tedy nelze chápat jako „prosazování výstavby“ určitého úseku rychlostní silnice.

V návrhu ZÚR JMK není pro kapacitní silnici R43 vymezován úsek Drásov – Jevíčko, uvedený v podání. Obec Drásov se nachází v úseku R43 Kuřim – Lysice (DS-01), na který směrem na sever navazuje úsek Lysice – Sebranice (DS02) a úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03). Jak je uvedeno výše (k bodu 3 podání), severní úsek silnice R43 je koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR

Pardubického kraje.

V jižním směru od obce Drásov pokračuje úsek R43 vymezeným koridorem Kuřim – Lysice (DS-01) do Kuřimi. V úseku dálnice D1 – Kuřim jsou pro kapacitní silnici R43 vymezeny územní rezervy (ve variantách včetně podvariant), a to do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty. V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí.*

Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií, vyplývá z ustanovení vyhlášky č. 500/2006 o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, a to v bodě i) přílohy č. 4, která stanoví obsah zásad územního rozvoje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7 a 8

Tvrzení o „optimální dopravní variantě dle dopravních studií podložených statistickými údaji“ uvedené v podání je zcela obecné a není ničím doloženo. Z výčtu obcí uvedeného v bodě 8 není zřejmé, co je připomínkou požadováno. Vedení trasy „neobydlenými prostory“ je v reálných podmínkách prakticky nemožné (viz text k bodu 1 podání) a optimálnost takového případného řešení je přinejmenším sporná.

Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází návrh varianty rychlostní silnice R43 „Optimalizovaná MŽP“. Koridor pro severní obchvat Kuřimi (DS31) je součástí návrhu ZÚR JMK.

Ke studii ing. Kalčíka uvedl pořizovatel relevantní informace výše (k bodu 2 podání), pro doplnění nyní uvádí následující:

Oddělení tranzitní dopravy od zdrojové a cílové dopravy do Brna je pravdivé jen pro dopravu směřující ze severu na západ, pro ostatní směry toto tvrzení pravdivé není. K „Optimalizaci trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ sdělily již při pořizování předchozích ZÚR JMK dotčené orgány (MD i OD KrÚ JMK), že dokumentace k optimalizované trase R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem není zpracována v souladu se základním předpisem Ministerstva dopravy „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, která specifikuje základní požadavky na zpracování různých stupňů projektové dokumentace tento koncept studie není v žádném případě relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální (krajskou) dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim. MD nebude tento podklad akceptovat, pokud nebude srovnatelný s ostatními, tj. na stejné technické úrovni. MD ve svém stanovisku k podaným námitkám a připomínkám uplatněným při veřejném projednání 2. Návrhu ZÚR k předmětné studii uvedlo, že „*Vzhledem k zásadním rozporům s legislativou a k nedostatkům návrhu nelze studii považovat za*

relevantní podklad pro porovnání se sledovanými variantami. Studii považuje MD za účelový materiál, podporující zájmy zadavatele." Konkrétněji k nedostatkům uvádí následující: *„Z hlediska koncepce dopravy je tento návrh v zásadním rozporu se sledovanými koncepcemi: – nerespektuje třístupňový ochranný systém města Brna, – řešení pro město Kuřim předkládá v rozporu se schválenými plány, město navíc uzavírá mezi čtyřpruh na severu a západě a mezi šestipruh na jihovýchodě, – chybí popis systému, není srovnatelným podkladem k výchozím variantám. Z hlediska dopravně inženýrského je rozdělení tranzitu a nákladní dopravy založeno na osobní úvaze – řešení není podloženo modelovým stavem. Chybí vyhodnocení křižovatek a průpletů. Severní obchvat Kuřimi je navržen se třemi MÚK ve vzdálenostech v rozporu s ČSN. Z technického hlediska jsou nepřiměřené zásahy do lesních masivů v prostoru Malé Lhoty, mezi Lipůvkou a Nuzířovem, není projednán přechod Vodní nádrže Brno, křížení řeky Svratky a Bílého potoka. Návrh nebyl projednán s dotčenými orgány ani s obcemi. Z hlediska finančního – odhad nákladů není podložen cenovými normativy. Na základě srovnání s dokumentacemi obdobného významu a rozsahu lze konstatovat značné podhodnocení obou variant."*

Proti idealizování „optimálnosti" varianty vycházející ze studie ing. Kalčíka svědčí i nesouhlasy obcí Čebín, Kuřim, Lažany, Milonice, Újezd u Černé Hory a Závist, které uplatnily k ZÚR JMK připomínky směřující proti variantě „Optimalizovaná MŽP" ve stejném úseku (Kuřim – Lysice), ve kterém se nachází obec Malhostovice, a stejně tak nesouhlasy obcí v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim dotčených vedením silnice R43 Boskovickou brázdou (Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Ostrovačice).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**178**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57656/2015
Jméno	**110 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	Malhostovice				
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalická, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od Dl s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky

územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se

stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny

rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**179**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57668/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 1609 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

<u>Zmocnění zástupce veřejnosti k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a žádost o umožnění plnohodnotné účasti na pořizování ZÚR JMK.</u>

Dle ustanovení § 23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům. Zástupce veřejnosti musí zmocnit nejméně jedna desetina občanů obce s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů příslušné obce, kteří uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu územně plánovací dokumentace. Zástupce veřejnosti může zmocnit rovněž nejméně 500 občanů kraje nebo nejméně jedna desetina občanů kterékoli obce na území kraje s méně než 2000 obyvateli nebo nejméně 200 občanů obce na území kraje, pokud podali věcně shodnou připomínku k návrhu zásad územního rozvoje.“*

Dle ustanovení § 23 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Zmocnění zástupce veřejnosti se dokládá seznamem občanů obce nebo kraje nebo obyvatel podle zvláštních právních předpisů 15), kteří uplatňuji věcně shodnou připomínku, a podpisovou listinou, v níž je uvedeno jméno a příjmení, trvalý pobyt nebo pobyt, popřípadě adresa místa pobytu v zahraničí a podpis osob s prohlášením, že jmenovaného zástupce veřejnosti zmocňují k podáni námitky na základě věcně shodné připomínky a k projednání této námitky podle tohoto zákona, a prohlášením zástupce veřejnosti. Toto prohlášení obsahuje jméno a příjmení zástupce veřejnosti, jeho trvalý pobyt nebo pobyt a podpis, že toto zmocnění přijímá.“*

Podle zákona tedy k předmětnému <u>zmocnění</u> stačí podání shodné připomínky zákonem určeným počtem

občanů. Toto podání shodné připomínky je doloženo přiloženými 171 podpisovými archy s 1609 podpisy občanů Jihomoravského kraje, které jsou přiloženy k tomuto podání.

Zmocnění zástupce veřejnosti ke všem úkonům ve smyslu stavebního zákona tedy nabylo právní účinnosti těmito podpisy občanů a toto podání prokazatelně informuje Vás jako pořizovatele ZÚR JK o této skutečnosti.

Podle ustanovení § 23 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění platí, že *„Veřejnost může být při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace** zastupována zmocněným zástupcem veřejnosti."*

Jako veřejností ustanovený zástupce veřejnosti jsem tedy nabyl/a práva účastnit se *při **pořizování návrhu územně plánovací dokumentace.***

Toto právo mi dané zákonem míním naplnit.

Požaduji tímto, abyste mne jako pořizovatel územně plánovací dokumentace, specificky ZÚR JMK, neprodleně, **nejpozději však do 7 dnů**, písemně informovali o plánovaném harmonogramu všech dalších kroků, které plánujete ode dne obdržení tohoto podání, učinit pro pořízení Návrhu ZÚR a **požaduji** abyste mi zaslali pozvánku na všechna již naplánovaná jednání, tj. i na všechna jednání s pořizovatelem Návrhu ZÚR a ze zpracovatelem posouzení vlivů (a to včetně SEA a HIA), všechna jednání s dotčenými orgány státní správy, s MMR jako orgánem územního plánování, všechna jednání s obcemi a občany, jakož i všechna jednání s volenými zástupci všech stupňů hierarchie samosprávy (obce a města, kraj, poslanci a senátoři).

Dále **požaduji**, abyste mi i nadále posílali informace o všech dalších jednáních konaných v souvislosti s pořizováním Návrhu ZÚR , a to bez prodlení, tj. aby bylo pro mne možné naplnit ustanovení ust. § 23 odst. 1 stavebního zákona a plnohodnotně se účastnit na pořizování Návrhu ZÚR JMK.

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve věci páteřní silniční infrastruktury JMK a zmocnění zástupce veřejnosti

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedenou shodnou připomínku a současně zmocňujeme tímto jako svého zástupce veřejnosti dle ustanovení § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále „stavební zákon'„)

xxx. xxxx. xxxxx xxx,

nar. xx. x. xxxx, trvale bytem x xxxx xx,xxx xx xxxx

aby nás zastupoval jako zástupce veřejnosti během celého **pořizování a projednávání** Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

Níže uvedenou připomínku uplatňujeme jak k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 37 stavebního zákona, tak i následně k Návrhu ZÚR projednávanému podle § 39 stavebního zákona.

Součástí tohoto zmocnění zástupce veřejnosti v řízení o ZÚR JMK je, aby zástupce veřejnosti podal námitku na základě níže uvedené věcně shodné připomínky a aby nás zastupoval i ve všech navazujících a souvisejících řízeních v této věci, až do doby konečného rozhodnutí.

Věcně shodná připomínka k ZÚR JMK a její odůvodnění:

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Troubsko – Brno-Bosonohy – Brno- Bystrc – Brno-Kníničky – Rozdrojovice- Jinačovice – Moravské Knínice – Kuřím – Drásov – Malhostovice – Všechovice – Skalická – Malá Lhota a v pokračování této trasy v úseku Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK. a to včetně návazného jižního obchvatu Kuřími**

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Uvedené trasování R43 by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Překročení limitů je již dnes nepochybné pro oblast Troubsko a Brno-Bosonohy, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období

1997 – 2014. Návazný tzv. jižní obchvat Kuřimi je chybně trasován a poškodil by mnoho lidí. Existuje však optimalizovaná verze R43. která je trasována jako obchvaty všech obcí. Zahrnuje smysluplný severní obchvat Kuřimi.

2. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R52 v trase Pohořelice – Mikulov – státní hranice**

Odůvodnění:

Realizace této komunikace by vedla k zhoršení znečištění ovzduší nejen v obcích Mikulov, Bavory, Perná, Dolní Dunajovice, Pasohlávky, Pohořelice, ale také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace, kde je opakované překračování limitů doloženo v mnoha letech v období 1997-2014.

3. **Požadujeme do Návrhu ZÚR zahrnout plnohodnotné obchvaty měst Znojmo a Břeclav**

Odůvodnění:

Stávající návrh ZÚR nezahrnuje obchvaty vedené v dostatečné vzdálenosti od obcí Znojmo a Břeclav. Je žádoucí vytvořit obchvaty na páteřních komunikacích S8 u Znojma a R55 u Břeclavi.

4. **Požadujeme. aby bylo napraveno pochybení při pořizování ZÚR a při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)**

Odůvodnění:

PÚR schválená v roce 2008 zahrnovala koridor R43 jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou a rozhodnutí o variantách mělo padnout v ZÚR. Návrh ZÚR zveřejněný v březnu 2015 ignoroval variantu ve směru na Svitavy.

V Aktualizaci PÚR schválené 15.4.2015, tj. až následně po zveřejnění prvního návrhu ZÚR, byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez náležitého odůvodnění. Podobné pochybení nastalo s vypuštěním R55 tvořící obchvat Břeclavi.

Vyhodnocení připomínek

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Fyzická osoba, která zároveň může být i zástupcem veřejnosti, má právo na přístup k informacím o pořizování Návrhu ZÚR JMK podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nicméně uplatňování práva na informace zástupcem veřejnosti nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování Návrhu ZÚR JMK. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …*“ a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti", jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byla vypořádána i tato připomínka.

Shora uvedený výklad nikterak nezpochybňuje právo fyzické osoby, jež je zároveň zástupcem veřejnosti, na přístup k informacím podle jiných právních předpisů. Podle zákona č. 106/1999 Sb. si každý, včetně zástupce veřejnosti, může vyžádat informace o pořizování Návrhu ZÚR JMK. Uplatňování práva na přístup k informacím nicméně nelze ztotožňovat či zaměňovat za účast na pořizování zásad územního rozvoje.

K bodu 1 podání

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást TEN-T. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, 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. Konkrétně u územní rezervy pro silnici R43 v úseku D1 – Kuřim v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků R43 Kuřim – Lysice, Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní

prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."*

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2 podání

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded", tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13. 11. 2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně

obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD" (DS04-A) a „Alternativní západní" (DS04-B).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD" ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 223). V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD" ozn. DS04-A v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že by realizace komunikace vedla ke zhoršení znečištění ovzduší také v oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města."*

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu

orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3 podání

Trasa **silnice I/38** (dle PÚR ČR 2008 koridor kapacitní silnice S8) je řešena z územně plánovacího hlediska od roku 1994, kdy byly zahájeny práce na Územním plánu velkého územního celku okresu Znojmo. V prosinci 2000 byl odevzdán koncept Územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo, v tomto konceptu byla navržena variantně trasa silnice I/38. Jednou variantou byla trasa silnice I/38 podle vyhledávací studie zpracované firmou HBH Projekt spol. s r.o. Dále zpracovatel konceptu navrhl velkorysejší variantu vedení silnice pro vyšší kategorii, na této trase byly navrženy rovněž dílčí subvarianty v prostoru přechodu česko-rakouské hranice. U velkorysejší varianty byl navržen i vzdálenější obchvat Znojma, severněji od Znojma se pak tato varianta dostávala do složitějších územních podmínek včetně toho, že nemohla být zkoordinována s vyhledáním nové trasy na území sousedního kraje. Koncept územního plánu velkého územního celku okresu Znojmo byl ve druhé polovině roku 2001 veřejnoprávně projednáván.

Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ministerstvo dopravy uplatnilo ke konceptu řešení stanovisko k předloženým variantám silnice I/38 v tom smyslu, že nemůže souhlasit s návrhem samoúčelného vedení silnice I/38 v území bez jakékoliv návaznosti na dopravně významné dopravní cesty a mimo kontakt s většími sídelními celky. Velkorysejší varianta byla vedena přes území přírodních parků Jevišovka a Rokytná, Ministerstvo dopravy ji posoudilo jako dopravně neodůvodněnou a technicky nedoloženou. Přeložku silnice I/38 požadovalo převzít z dokumentace zajišťované Ředitelství silnic a dálnic (dále také ŘSD) a další případné varianty nesledovat. Rovněž ŘSD se vyjádřilo ve stejném smyslu. V následujících letech byl zpracován Generel dopravy Jihomoravského kraje, v němž bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení základní silniční sítě Jihomoravského kraje ve variantách. Z provedených modelových zatížení a porovnání vyplynulo doporučení závazně sledovat a územně chránit silniční a dálniční síť podle základní varianty, v níž je silnice I/38 charakterizována jako silnice I. třídy včetně „bližšího“ obchvatu Znojma.

Záměr stavby tak, jak byl od svého počátku vytvářen a formulován, byl tedy následně vyprojektován, projednán a v některých částech povolen a následně i proveden (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ze strany města Znojma a rovněž ze strany Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebyly v rámci společného jednání uplatněny žádné požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Vymezením obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012. V článku [417] rozsudku je uvedeno cit.: „*Podle názoru Nejvyššího správního soudu z provedených důkazů plyne, že v době zpracování druhého návrhu ZÚR (červen 2010) bylo z dosavadní územněplánovací dokumentace zřetelné, že obchvat Znojma nebyl doposud zvažován variantně, přičemž navrhovateli zmiňovaná vzdálenější varianta obchvatu se v relevantní územněplánovací dokumentaci nevyskytuje. Kromě toho muselo být v této době zpracovateli známo, že části obchvatu Znojma disponují územními či stavebními povoleními, přičemž jedna část je dokonce již zrealizována. Za této situace považuje soud za rozumné, že zpracovatel návrhu ZÚR zvažoval vymezení obchvatu Znojma invariantně v koridoru sledujícím dosavadní územněplánovací dokumentaci a navazujícím na proběhlá územní a stavební řízení.*“

A v článku [419] rozsudku je uvedeno cit.: „*Z přípravných dokumentací tedy byla známa pouze jediná varianta a s ohledem na stav rozpracovanosti této varianty obchvatu nepřicházela podle názoru soudu v úvahu varianta jiná, vzdálenější.*“

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Vzhledem k tomu, že se nezměnily podmínky v území, je obchvat Znojma vymezen v návrhu ZÚR JMK dle podkladů ŘSD vyjma úseků, které jsou již zrealizovány a úseků na které bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

K R55 u Břeclavi

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao

5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)“ textem „D2“. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 4 podání

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K nevymezení koridoru kapacitní silnice R55 tvořící obchvat Břeclavi viz vypořádání připomínky výše k bodu 3 podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**180**	Datum	07.05.2015	Č. j.	57679/2015
Jméno	Ing. Hana Kašpaříková, Antonín Tůma, jednatelé				
Právnická osoba	**Spolek Čisté Tuřany, občanské sdružení**				
Obec / sídlo	Tuřanské nám. 89/37, 620 00 Brno-Tuřany				
Téma	Jiné, etapizace, železniční doprav, silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Spolek Čisté Tuřany, občanské sdružení uplatňujeme v souladu s § 23 odst. 2 a § 37 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) **tyto připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území (dále** jen **„ZÚR JMK“),** který v současnosti pořizuje Krajský úřad Jihomoravského kraje:

Území vymezení: MČ Brno-Tuřany, MČ Brno-Chrlice, město Šlapanice a území **í** dotčená ZÚR JMK**.**

B. Připomínky a odůvodnění

1. Souhlasíme s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat

Odůvodnění: Na zrušených Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 se ukázalo, že názor veřejnosti je na straně zachování cenné úrodné půdy v okolí městských částí Brno-Tuřany a Brno-Chrlice a města Šlapanice. Navržení ploch pro průmysl, byť jen do rezervy, je neodůvodnitelné i s ohledem na to, že se nacházíme na pozemcích převážně první a druhé bonitní třídy, které jsou chráněny zákonem o zemědělském půdním fondu. Dále je třeba chránit oblast slavkovského bojiště a dominantu městské části Kostel Zvěstování Panny Marie. V neposlední řadě je pro obyvatele městské části Brno-Tuřany důležité zachování venkovského rázu, a to s ohledem na tradice – Tuřanské hode, Tuřanské vostatke, ale i další krojové slavnosti.

2. Souhlasíme se stanovením etapizace – podmínění realizace VLC výstavbou obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa a požaduje stanovenou etapizaci v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Odůvodnění: Zatížení území městské části Brno-Tuřany je natolik enormní, že jakékoliv další záměry vyvolávající nárůst dopravy musí být bezpodmínečně podmíněny výstavbou obchvatu Tuřan.

3. Požadujeme přeřazení záměru RDZIO („Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“) z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění: Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době.

4. Požadujeme vyřadit ze ZÚR JMK záměr RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice“).

Odůvodnění: Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k Dl a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště.

5. ***Požadujeme doplnit do kapitoly „F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení“, krajinný typ „15 – Šlapanicko-slavkovský“ a „22 – Brněnský“ Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jako významnou dominantu krajiny a stanovit podmínky pro ochranu jeho funkce krajinné dominanty.***

Odůvodnění: Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech je nezanedbatelnou dominantou širokého okolí a díky své výšce je orientačním bodem v jinak poměrně ploché krajině. S ohledem na přes 800 let trvající historii obce Tuřany, které vetknula ráz právě tuřanská farnost, je třeba tuto dominantu ctít a chránit.

6. Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny) a doporučujeme záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“}.

Odůvodnění: Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční tratí a rozšířit vozovku. Výstavba komunikace v nové stopě je možná, ale není nutná.

Jihovýchodní tangenta navržená v ZÚR JMK má jinou funkci, než měla Jihovýchodní tangenta navržená v předchozích zrušených ZÚR JMK. Je zbytečné používat pro potřebný obchvat Chrlic název převzatý z mezi občany velmi nepopulárního záměru dálniční Jihovýchodní tangenty.

7. Požadujeme stanovit etapizaci tak, aby výstavba obchvatu Tuřan (záměr DS29) předcházela zahájení stavebních prací na realizaci MÚK Černovická terasa a zkapacitnění dálnice D1 (záměr DS10).

Odůvodnění: Realizace obou záměrů bude znamenat zvýšení intenzity provozu na území MČ Tuřany jak z provozu stavební techniky, tak jako využívání Tuřan jako objízdné trasy při kongescích vzniklých na D1 v důsledku omezení provozu během výstavby. MÚK Černovická terasa po svém zprovoznění změní přepravní vztahy v území- zvýší se intenzita dopravy ulici Hanácká. Komunikace v Tuřanech jsou již nyní nadměrně zatíženy a přitom na takovéto zátěže nejsou připraveny – chybí chodníky, cyklostezky, bezpečné přechody a autobusové zastávky, nepřehledná křižovatka u kostela (Hanácká * Špirkova x Pratecká) je zdrojem kongescí a nebezpečných situací.

8. Požadujeme vymezit záměr RDZ04 („Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta „Petrov“„) v souladu se studií IKP CE z roku 2014, tj. podél letiště Brno-Tuřany.

Odůvodnění: Možnost vedení železniční trati ve vymezeném koridoru RDZ04 není nijak detailněji prověřena, studie zpracovaná firmou IKP CE v roce 2014 na objednávku SŽDC navrhla trasu podél severní hranice letiště. Kolizi s VLC lze řešit posunem VLC severněji.

9. Požadujeme, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obci v metropolitní rozvojové oblastí Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

Odůvodnění: Neřízená rezidenční i komerční suburbanizace v obcích v okolí Brna (zejména v obcích bez napojení na železnici) má za následek zatěžování okolního území silniční dopravou. Suburbánní výstavba v jedné obci zatěžuje zejména sousední obce. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit separátně

v jednotlivých ÚP obcí, je potřebná vzájemná koordinace = suburbanizace musí být řešena na úrovni ZÚR.

10. Požadujeme stanovit etapizaci tak, aby výstavba obchvatu Tuřan (záměr DS29) předcházela zahájení stavebních prací na realizaci záměru DLO1 („Veřejné mezinárodni letiště Brno-Tuřany, modernizace „).

Odůvodnění: Realizace záměru bude znamenat zvýšení intenzity provozu v okolí letiště, tedy i na území MČ Tuřany, jak z provozu stavební techniky po dobu realizace záměru, takž navýšení provozu vlivem zvýšení kapacity letiště. Komunikace v Tuřanech jsou již nyní nadměrně zatíženy a přitom na takovéto zátěže nejsou připraveny – chybí chodníky, cyklostezky, bezpečné přechody a autobusové zastávky, nepřehledná křižovatka u kostela (Hanácká * Špirkova * Pratecká) je zdrojem kongescí a nebezpečných situací.

Při vypořádání připomínek požadujeme, aby všechny naše připomínky byly vypořádány jednotlivě, byly citovány plně a jejich text nebyl nijak upravován.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1. uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2. uvádíme:

Stanovená podmínka etapizace nebude v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání měněna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3. uvádíme:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku spolku Čisté Tuřany na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době se zpracovává Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300. Výsledky studie se stanou podkladem pro případnou aktualizaci ZÚR JMK; při aktualizaci ZÚR lze změnit koridor územní rezervy na návrhový koridor, který umožní stanovené využití.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4. uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (RDS32) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor silnice Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu

k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5. uvádíme:

Návrh ZÚR JMK pro potřeby určení cílových charakteristik krajiny na území JMK stanovuje a vymezuje jednotlivé typy krajin jako části území Jihomoravského kraje/krajinné celky, jejichž charakter je výsledkem činností a vzájemného působení přírodních a lidských faktorů. V návrhu ZÚR JMK jsou pro každý vymezený krajinný typ stanoveny územní podmínky pro zachování nebo dosažení jeho cílových charakteristik, kterými jsou vyjádřeny územně plánovací opatření podporující ochranu, správu a plánování krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině, a to formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování. Vzhledem k tomu, že se v případě kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jedná o dominantu v poměrně ploché krajině, bude textová části I. Návrhu ZÚR JMK doplněna takto:

1. U krajinného typu Šlapanicko-slavkovského bude v bodě (365) I. Návrhu ZÚR JMK cílová charakteristika pod písm. c) doplněna takto: za slova „*s Mohylou Míru*“ se vkládá text „*a významnou stavební dominantou kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech.*“
2. U krajinného typu Šlapanicko-slavkovského bude v bodě (366) I. Návrhu ZÚR JMK požadavek na uspořádání a využití území pod písm. b) doplněn takto. Za slova „…a prostorové struktury krajiny“ se vkládá text *„včetně zachování dominant Mohyly míru a kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech.“*
3. U krajinného typu Brněnského bude v bodě (379) I. Návrhu ZÚR JMK doplněna nová cílová charakteristika pod písm. d) *„V jihovýchodní části pohledově otevřená krajina s významnou stavební dominantou kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech*.“
4. U krajinného typu Brněnského bude v bodě (380) I. Návrhu ZÚR JMK doplněn nový úkol pro územní plánování pod písm. b) *„Vytvářet územní podmínky pro zachování historických stavebních dominant.“*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6. uvádíme:

Koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras. Vymezení záměru v ZÚR JMK v žádném případě neznamená, že celá komunikace bude budována nově. Zpřesnění vymezení koridoru je však úkol pro podrobnější dokumentace než jsou ZÚR JMK.

Je pravdou, že Jihovýchodní tangenta vymezená v návrhu ZÚR JMK má jinou funkci a jiný rozsah vymezení, než měla Jihovýchodní tangenta vymezená a prověřovaná v předchozích zrušených ZÚR JMK. Vlastní funkce silnice s jejím názvem však nijak nesouvisí a z věcného hlediska je možné připomínky k názvům záměrů brát jako irelevantní, nicméně pořizovatel ZÚR JMK název „JVT“ (používaný dříve pro silnici propojující dálnice D2 a D1) ze záměru DS24 a z územní rezervy RDS32 v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání vypustí.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7. uvádíme:

Dle Přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 sb., ve znění pozdějších předpisů, *textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve … stanovení pořadí změn v území (etapizace), je-li to účelné.* Stanovením pořadí změn v území se rozumí takové „změny“, které přísluší řešit zásadám územního rozvoje, tedy plochy nebo koridory nadmístního významu, včetně požadavků na jejich využití. U takových záměrů lze stanovit pořadí jejich realizace. Připomínka však požaduje, aby výstavba obchvatu Tuřan předcházela *zahájení stavebních prací na realizaci záměru* DS10. Úkolem zásad územního rozvoje není řešit stavební realizaci záměrů; 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 nebo navazujícím rozhodnutím. Dle pořizovatele řešení etapizace *stavebních prací na realizaci* není podrobnost ZÚR, ale navazujících rozhodnutí řešících vlastní povolení stavby záměru, včetně vymezení opatření vyvolaných v důsledku stavebních prací; proto požadovaná etapizace nebude v ZÚR JMK řešena.

Připomínku nelze akceptovat ani po stránce věcné. Obchvat Tuřan řeší odvedení části dopravy ze dvou městských částí města Brna (Tuřany, Brněnské Ivanovice) a je zvažován jako krajská silnice. V případě zohlednění připomínky by jakékoliv problémy při realizaci obchvatu Tuřan (finanční, technické, v rámci procesu povolování stavby) mohly vést k blokaci zkapacitnění dálnice D1, tedy k blokaci záměru, který má přímo zlepšit životní podmínky celé jižní části Brna a při zohlednění dopadů na ostatní silnice může zlepšit životní podmínky v celém prostoru jižně od Brna. Není akceptovatelné, aby v ZÚR JMK byla uvedena podmínka, která by kvůli případným problémům při realizaci obchvatu městské části blokovala realizaci dlouhodobě připravovaného záměru zkapacitnění dálnice D1. Vlivy vlastní výstavby lze řešit technickými a organizačními opatřeními v rámci stavby; tyto budou stanoveny dle aktuálních podmínek v území v rámci povolování stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8. uvádíme:

V rámci zpracovávané „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.) bylo pro výběr optimálního vymezení územní rezervy záměru RDZ04 v lokalitě letiště Brno projektantem navrženo několik variant řešení, které prověřují detailně vedení železniční trati a zároveň umožní zabezpečení návaznosti osobní železniční dopravy na letištní terminál. **Na podkladě variant uvedených ve studii proveditelnosti bude řešení v návrhu ZÚR JMK upraveno.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9. uvádíme:

Požadavku Spolku Čisté Tuřany na **stanovení podmínek rozvoje obcí** s cílem omezit suburbanizaci nemůže pořizovatel ZÚR JMK vyhovět, neboť zásady územního rozvoje nedisponují nástroji pro regulaci územního rozvoje obcí.

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 rovněž zajišťují 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, je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí.

V praxi se ukazuje, že nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst se po čase spontánně koriguje, a sice volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce, prostřednictvím změny územního plánu, kterou zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Za účelem zlepšení dopravní obsluhy se v ZÚR JMK ukládá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Dopravní 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. 10. uvádíme:

Dle Přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 sb., ve znění pozdějších předpisů, *textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve … stanovení pořadí změn v území (etapizace), je-li to účelné.* Stanovením pořadí změn v území se rozumí takové „změny“, které přísluší řešit zásadám územního rozvoje, tedy plochy nebo koridory nadmístního významu, včetně požadavků na jejich využití. U takových záměrů lze stanovit pořadí jejich realizace. Připomínka však požaduje, aby výstavba obchvatu Tuřan předcházela *zahájení stavebních prací na realizaci záměru* DL01. Úkolem zásad územního rozvoje není řešit stavební realizaci záměrů; 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 nebo navazujícím rozhodnutím. Dle pořizovatele řešení etapizace *stavebních prací na realizaci* není podrobnost ZÚR, ale navazujících rozhodnutí řešících vlastní povolení stavby záměru, včetně vymezení opatření vyvolaných v důsledku stavebních prací; proto požadovaná etapizace nebude v ZÚR JMK řešena.

Připomínku nelze akceptovat ani po stránce věcné. Vymezený záměr DL01 (modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany) není jednorázovou stavbou. Jedná se o souvislý proces zabezpečující modernizaci provozu letiště a jeho zázemí. Nelze tudíž přesně určit, jaký okamžik je možno považovat za „zahájení stavebních prací na realizaci záměru DL01" (ke kterému by byla vztažena podmínka etapizace). Z toho důvodu nelze připomínku na stanovení etapizace akceptovat.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**181**	Datum	11.5.2015 (poš. 7.5.2015)	Č. j.	57751/2015
Jméno	Mgr. Hana Kolaříková, starostka				
Právnická osoba	**Obec Věteřov**				
Obec / sídlo	Věteřov 207, 697 01 Kyjov 1				
Téma	ÚSES				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Věteřov požaduje změnu trasování RK 130 (spojující RBC13 a RBC12) z důvodů vedení RK v zastavěném území obcí Věteřov a Strážovice.

Dle našeho názoru je funkčnost navrhovaného RBK v současné podobě na úrovni územně plánovací dokumentace obcí snížena, protože RBK je veden na k. ú. Věteřov skrz vinohrad obklopen zastavěným územím z obou stran a je vymezen v šířce 40m.

Z důvodů dalšího možného urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice probíhala jednání za účelem možnosti změny trasování RBK v této lokalitě tak, aby RBK nevedl zastavěným územím a aby byla jasně vymezena hranice, za kterou již další rozvoj probíhat nebude.

Orgán ochrany přírody Krajského úřadu Jihomoravského kraje s uvažovanou změnou trasování RK 130 souhlasí, přílohou této připomínky je jejich vyjádření, které bylo vydáno na základě jednání pořizovatele územně plánovací dokumentace (MěÚ Kyjov, odbor životního prostředí a územního plánování) a orgánu ochrany přírody KrU JMK.

Příloha:

- Žádost Městského úřadu Kyjov, OŽPÚP o vyjádření ke změně trasování regionálního biokoridoru v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice ze dne 15.4.2015, č. j. OŽPÚP19188/15/127

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho*

základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem proč je na území obce Věteřov vymezen biokoridor regionální úrovně je zajistit dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných části ÚSES. Obecně lze konstatovat, že šíře regionálního biokoridoru je dána vždy konkrétní geomorfologií a přírodními podmínkami v dané lokalitě. K upřesnění koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Věteřov a Strážovice), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystému a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

V tomto konkrétním případě návrh ZÚR JMK vymezením koridoru pro regionální biokoridor RK 130 (reprezentující biochory 3VC a 2VC) v této lokalitě respektuje dlouhodobě sledovanou koncepci ÚSES. Z hlediska reprezentativnosti a kritéria potenciálních ekosystémů se v širším okolí lokality jedná o území homogenní. To znamená, že potenciální úprava vymezení biokoridoru východním směrem tak, aby byl uvolněn prostor pro případný další urbanistický rozvoj zastavitelných ploch v návaznosti na silnici I/54, nepředstavuje změnu reprezentativnosti stanovišť. Území je součástí stejné biochory (3VC a 2VC). Z hlediska kritéria prostorových parametrů se nové vedení biokoridoru v odkloněné poloze východně od původního dlouhodobě fixovaného vedení dostává k limitu maximální přípustné délky, která u regionálního biokoridoru činí 8 km. Vymezením biokoridoru východním směrem přes intenzivně využívanou zemědělskou půdu se eliminuje riziko střetu s plánovaným (a částečně již realizovaným) rozvojem obce Věteřov, avšak délka biokoridoru se dostává na limitní vzdálenost 8 km.

Výše uvedené je důvodem, proč je potřeba koridor pro regionální biokoridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK ponechat. Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argument, že z důvodů urbanistického rozvoje v lokalitě Strážovského kopce v k. ú. Věteřov a k. ú. Strážovice by byla žádoucí úprava vymezení koridoru pro RK 130 v návrhu ZÚR JMK tak, aby koridor pro RK 130 při upřesňování v územních plánech dotčených obcí umožnil eliminovat střet s plánovaným rozvojem a jasně vymezit hranici, za kterou již další rozvoj probíhat nebude. S ohledem na to, že koridory pro ÚSES jsou v návrhu ZÚR JMK vymezovány tak, aby umožňovaly řešení co možná nejvíce se přibližující reálnému stavu v krajině, pořizovatel ZÚR JMK akceptuje podnět obce Věteřov na úpravu vymezení části předmětného koridoru v lokalitě Strážovského kopce.

<u>K připomínce obce Věteřov k regionálnímu biokoridoru K 130 uvádíme vyjádření OŽP:</u>

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a doporučuje vyhovět připomínce obce Věteřov, která se vztahuje k úpravě vymezení koridoru pro regionální koridor RK 130 v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu bude v Návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro regionální biokoridor K 130 v lokalitě Strážovského kopce na správním území obcí Věteřov a Strážovice v části předmětného koridoru ústící z jižní strany do RBC 130 „Babí lom" upraveno tak, aby bylo možné regionální biokoridor při upřesňování v územním plánu vymezit mimo stávající zástavbu a vést jej východně zastavitelné plochy 1.7 pro občanskou vybavenost (dle změny č. 1 ÚP Věteřov z roku 2011) a zaústit jej jižně do plochy pro regionální biocentrum RBC 130 „Babí lom". Z hlediska koordinace územně plánovací činnosti obcí (širších vztahů) to znamená, že výše uvedená úprava vymezení předmětného koridoru se bude týkat správního území obce Věteřov, správního území obce Strážovice, která uplatnila stejnou připomínku, a případně zalesněné okrajové části správního území obce Sobůlky. Návrh ÚP Věteřov s vyznačením odklonění regionálního biokoridoru K 130 byl projednán na společném jednání dne 28.04.2015, obec Sobůlky neměla k řešení připomínky.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**182**	Datum	11.05.2015	Č. j.	57952/2015
Jméno	Ing. Pavel Louženský , vedoucí odd. technického rozvoje				
Právnická osoba	**MERO ČR,a.s.**				
Obec / sídlo	Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou				
Téma	ropovod				
Téma – jiné					

Připomínka

V projednávaných Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) je obsažen dlouhodobý strategický záměr zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holící – Klobouky, **Klobouky – Rajhrad,** Radostín – Kralupy – CTR – Nelahozeves, v souladu se schválenou PÚR ČR 2008, ve které je v odstavci Dálkovody DV1 Vymezení koridoru pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba. ZÚR JMK v grafické i textové části se jedná o zpřesňující vymezení koridoru **TED01 Zdvojení ropovodu Družba,** Holič, Slovensko – státní hranice – Hodonín – Rohatec – Klobouky Rajhrad o veřejně prospěšnou stavbu v šířce koridoru 400 m.

Na území katastrálního území Hodonín je však v grafické části znázorněna odkloněná trasa „přípoloze“ od stávajícího ropovodu DN 500. V textové části ZÚR JM není dostatečně popsán důvod a podmínky pro odkloněnou trasu od stávajícího ropovodu. Město Hodonín má tuto odkloněnou část ve stávajícím platném územním plánu vedenou jako rezervní plochu v šíři 300 m pro předpokládanou „přípolož“ nové stavby ropovodu DN 500. Při projednávání ÚP města Hodonína byl tento odklon zdůvodňován ZÚR JMK, které zatím nejsou v platnosti.

Na základě záznamu zjednání, konaného dne 25. 4. 2012 na Krajském úřadě Jihomoravského kraje k vymezení koridoru zdvojení ropovodu Družba, **požadujeme popsání vymezení koridoru v odsunuté poloze v textové části ZÚR JMK.** A to i s upozorněním, že případná přeložka stávajícího vedení ropovodu, se kterou počítá zejména Územní plán města Hodonína, může být, tak jako je tomu i v jiných energetických odvětvích, **uskutečněna pouze na náklady subjektu,** který její potřebu vyvolal, v tomto případě tedy investora odlišného od MERO ČR, a. s. V žádném případě MERO ČR, a. s., nepředpokládá, že by na své náklady vymístil i stávající vedení ropovodu v k. ú. Hodonín.

Město Hodonín má tuto odkloněnou část vstávajícím platném územním plánu vedenou jako rezervní plochu v šíři 300 m pro předpokládanou „přípolož“ nové stavby ropovodu DN 500.

Požadujeme, aby „přípolož“ ke stávajícímu ropovodu byla respektována i těmito, projednávanými Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje a v grafické části koridor označený jako TED01 vedl v souběhu se stávajícím ropovodem DN 500.

Odklon v k. ú. Hodonín požadujeme znázornit jako rezervu na žádost města Hodonína, se všemi podmínkami, které splňuje vyvolaná investice jiným subjektem než je MERO ČR, a. s., a s jiným označením v grafické části a novým odstavcem v textové části. Podotýkáme, že rozhodným dotčeným orgánem pro stavbu „přípoloze“ ropovodu v k. ú. Hodonín a její projednání v územně plánovací dokumentaci není Česká energetická inspekce.

Požadujeme, aby vypořádání připomínek a námitek zejména obce Mutěnice a města Hodonína byly s MERO ČR, a. s., konzultovány a vypořádány s dotčeným orgánem Ministerstvem průmyslu a obchodu.

Při jakékoliv změně postavení ropovodu v ZÚR JMK žádá MERO ČR, a. s., prostřednictvím MPO o zpětnou informaci, abychom mohli upřesněním pomoci ke zdárnému opětovnému schválení ZÚR JMK.

K upřesnění ZÚR JMK máme tyto další připomínky:

Název kapitoly D.2.3 změnit na „Ropovody“. V tabulce na str. 213 v odstavci dálkovody v závorce uvést pouze Ropovody a ne produktovody, kterých se netýká. V dalších textech upravit opravdu podle přepravovaného média názvosloví. Ropovod – přeprava ropy a produktovod – přeprava produktů z ropy.

Přílohy

Kopie Předání záznamu z jednání k vymezení koridoru zdvojení ropovodu Družba č. j. JMK 52605/2012 ze dne 28.05.2012.

Vyhodnocení připomínky

Požadavku na doplnění podmínky k vymezení ropovodu Družba na územní města Hodonín v textové části návrhu ZÚR JMK se vyhovuje částečně.

Ke způsobu vymezení ropovodu Družba na území města Hodonín proběhla diskuze na jednání konaném dne 06.08.2015. Pořizovatel vysvětlil, že to, že může být přeložka ropovodu uskutečněna pouze na náklady subjektu, který její potřebu vyvolal, není předmětem řešení ZÚR a nelze tedy tyto údaje uvádět v textové části. V případě uvedení takových podmínek jsou tyto právně nevymahatelné. Obsah ZÚR je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. ZÚR nemohou jít nad rámec tohoto obsahu.

Vzhledem k výše uvedenému bylo dohodnuto, že v grafické části návrhu ZÚR JMK projektant ukončí koridor pro zdvojení ropovodu u přeložky dle ÚP Hodonín (z obou stran) a v bodě (212) textové části I. návrhu ZÚR JMK do *Požadavků na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* doplní úkol pro město Hodonín vymezit v daném území zdvojení ropovodu Družba.

Požadavku na změnu názvu kapitoly D.2.3. se vyhovuje.

Vzhledem k tomu, že v návrhu ZÚR JMK nejsou vymezovány koridory pro produktovody, ale pouze pro ropovod, projektant název kapitoly D.2.3. upraví a rovněž upraví názvosloví ve všech textových částech dokumentace.

K požadavku na konzultování vypořádání připomínek k ropovodu Družba uvádíme, že obecnou připomínku k vymezení ropovodu Družba podal pouze MěÚ Hodonín. Vypořádání připomínky nemělo vliv na vymezení ropovodu Družba v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**183**	Datum	11.05.2015	Č. j.	58749/2015
Jméno	**anonymizováno** (podpisy 86 občanů)				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínky

Věcně shodná připomínka k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území a zmocnění zástupce veřejnosti

A. Věcně shodná připomínka

My, níže uvedení a podepsaní občané Jihomoravského kraje, uplatňujeme v souladu s § 23 odst. 2 a § 37 zákona č. 183/2006 Sb“ zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) **tyto připomínky k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území** (dále jen **„ZÚR JMK“),** který v současnosti pořizuje Krajský úřad Jihomoravského kraje:

Území vymezení: MČ Brno – Tuřany, město Šlapanice a území dotčená ZÚR JMK.

1. Souhlasíme s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Odůvodnění: Na zrušených Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 se ukázalo, že názor veřejnosti je na straně zachování cenné úrodné půdy v okolí městských částí Brno-Tuřany a Brno-Chrlice a města Šlapanice. Navržení ploch pro průmysl, byť jen do rezervy, je neodůvodnitelné i s ohledem na to, že se nacházíme na pozemcích převážně první a druhé bonitní třídy, které jsou chráněny zákonem o zemědělském půdním fondu. Dále je třeba chránit oblast slavkovského bojiště a dominantu městské části Kostel Zvěstování Panny Marie. V neposlední řadě je pro obyvatele městské části Brno-Tuřany důležité zachování venkovského rázu, a to s ohledem na tradice – Tuřanské hode, Tuřanské vostatke, ale i další krojové slavnosti.

2. Souhlasíme se stanovením etapizace – podmíněni realizace VLC výstavbou obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa a požaduje stanovenou etapizaci v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Odůvodnění: Zatížení území městské části Brno-Tuřany je natolik enormní, že jakékoliv další záměry vyvolávající nárůst dopravy musí být bezpodmínečně podmíněny výstavbou obchvatu Tuřan.

3. Požadujeme přeřazeni záměru RDZ10 („Trať £. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice") z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění: Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době.

4. Požadujeme vyřadit ze ZÚR JMK záměr RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice").

Odůvodnění: Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k Dl a D2. Tento úsek JVT je nevhodný í z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště.

5. Požadujeme doplnit do kapitoly „¥. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení", krajinný typ „15 – Šlapanicko-slavkovský" a „22 Brněnský" Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jako významnou dominantu krajiny a stanovit podmínky pro ochranu jeho funkce krajinné dominanty.

Odůvodnění: Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech je nezanedbatelnou dominantou širokého okolí a díky své výšce je orientačním bodem v jinak poměrně ploché krajině. S ohledem na přes 800 let trvající historii obce Tuřany, které vetknula ráz právě tuřanská farnost, je třeba tuto dominantu ctít a chránit.

6. Požadujeme upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta"} tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny) a doporučujeme záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat").

Odůvodnění: Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční tratí a rozšířit vozovku. Výstavba komunikace v nové stopě je možná, ale není nutná.

Jihovýchodní tangenta navržená v ZÚR JMK má jinou funkci, než měla Jihovýchodní tangenta navržená v předchozích zrušených ZÚR JMK. Je zbytečné používat pro potřebný obchvat Chrlic název převzatý z mezi občany velmi nepopulárního záměru dálniční Jihovýchodní tangenty.

7. Požadujeme stanovit etapizaci tak, aby výstavba obchvatu Tuřan (záměr DS29) předcházela zahájení stavebních prací na realizaci MÚK Černovická terasa a zkapacitněni dálnice Dl (záměr DS10).

Odůvodnění: Realizace obou záměrů bude znamenat zvýšení intenzity provozu na území MČ Tuřany jak z provozu stavební techniky, tak jako využívání Tuřan jako objízdné trasy při kongescích vzniklých na Dl v důsledku omezení provozu během výstavby. MÚK Černovická terasa po svém zprovoznění změní přepravní vztahy v území – zvýší se intenzita dopravy ulici Hanácká. Komunikace v Tuřanech jsou již nyní nadměrně zatíženy a přitom na takovéto zátěže nejsou připraveny – chybí chodníky, cyklostezky, bezpečné přechody a autobusové zastávky, nepřehledná křižovatka u kostela {Hanácká x Špirkova x Pratecká) je zdrojem kongescí a nebezpečných situací.

8. Požadujeme vymezit záměr RDZ04 („Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta „Petrov"„) v souladu se studii IKP CE z roku 2014, tj. podél letiště Brno-Tuřany.

Odůvodnění: Možnost vedení železniční trati ve vymezeném koridoru RDZ04 není nijak detailněji prověřena, studie zpracovaná firmou IKP CE v roce 2014 na objednávku SŽDC navrhla trasu podél severní hraníce letiště. Kolizi s VLC lze řešit posunem VLC severněji.

9. Požadujeme, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obci v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

Odůvodnění: Neřízená rezidenční i komerční suburbanizace v obcích v okolí Brna (zejména v obcích bez napojení na železnici) má za následek zatěžování okolního území silniční dopravou. Suburbánní výstavba v jedné obci zatěžuje zejména sousední obce. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit separátně v jednotlivých ÚP obcí, je potřebná vzájemná koordinace = suburbanizace musí být řešena na úrovni ZÚR.

B. Zmocnění zástupce

V souladu s ustanovením § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), níže uvedené a podepsané osoby, které uplatňují věcně shodnou připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje JMK prohlašují, že zmocňují xxx. xxxx xxxxxxxxxxxx, bytem xxxxxxx xx, xxx xx xxxx, nar. x. xx. xxxx, aby je zastupovala jako zástupce veřejnosti při pořizování Zásad územního rozvoje JMK a k návrhu Zásad územního rozvoje JMK podala námitky na základě věcně shodných připomínek, a aby je projednala podle stavebního zákona.

Přijetí zmocnění:

Toto zmocnění přijímám…

D. Seznam občanů a občanek Jihomoravského kraje, kteří uplatňují tuto věcně shodnou připomínku k návrhu Zásad územního rozvoje JMK a zmocňují zástupce veřejnosti k podání námitek. Níže podepsaní svým podpisem také potvrzují, že při podpisu měli k dispozici kompletní znění připomínek. ……

Vyhodnocení připomínky

K části A.:

K připomínce č. 1. uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2. uvádíme:

Stanovená podmínka etapizace nebude v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání měněna.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3. uvádíme:

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku zástupce veřejnosti na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době se zpracovává Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300. Výsledky studie se stanou podkladem pro případnou aktualizaci ZÚR JMK; při aktualizaci ZÚR lze změnit koridor územní rezervy na návrhový koridor, který umožní stanovené využití.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 4. uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (RDS32) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor silnice Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 5. uvádíme:

Návrh ZÚR JMK pro potřeby určení cílových charakteristik krajiny na území JMK stanovuje a vymezuje jednotlivé typy krajin jako části území Jihomoravského kraje/krajinné celky, jejichž charakter je výsledkem činností a vzájemného působení přírodních a lidských faktorů. V návrhu ZÚR JMK jsou pro každý vymezený krajinný typ stanoveny územní podmínky pro zachování nebo dosažení jeho cílových charakteristik, kterými jsou vyjádřeny územně plánovací opatření podporující ochranu, správu a plánování krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině, a to formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování. Vzhledem k tomu, že se v případě kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jedná o dominantu v poměrně ploché krajině, bude textová části I. Návrhu ZÚR JMK doplněna takto:

5. U krajinného typu Šlapanicko-slavkovského bude v bodě (365) I. Návrhu ZÚR JMK cílová charakteristika pod písm. c) doplněna takto: za slova „*s Mohylou Míru*" se vkládá text „*a významnou stavební dominantou kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech.*"
6. U krajinného typu Šlapanicko-slavkovského bude v bodě (366) I. Návrhu ZÚR JMK požadavek na uspořádání a využití území pod písm. b) doplněn takto. Za slova „…a prostorové struktury krajiny" se vkládá text *„včetně zachování dominant Mohyly míru a kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech."*
7. U krajinného typu Brněnského bude v bodě (379) I. Návrhu ZÚR JMK doplněna nová cílová charakteristika pod písm. d) „*V jihovýchodní části pohledově otevřená krajina s významnou stavební dominantou kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech*."
8. U krajinného typu Brněnského bude v bodě (380) I. Návrhu ZÚR JMK doplněn nový úkol pro územní plánování pod písm. b) *„Vytvářet územní podmínky pro zachování historických stavebních dominant."*

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 6. uvádíme:

Koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras. Vymezení záměru v ZÚR JMK v žádném případě neznamená, že celá komunikace bude budována nově. Zpřesnění vymezení koridoru je však úkol pro podrobnější dokumentace než jsou ZÚR JMK.

Je pravdou, že Jihovýchodní tangenta vymezená v návrhu ZÚR JMK má jinou funkci a jiný rozsah vymezení, než

měla Jihovýchodní tangenta vymezená a prověřovaná v předchozích zrušených ZÚR JMK. Vlastní funkce silnice s jejím názvem však nijak nesouvisí a z věcného hlediska je možné připomínky k názvům záměrů brát jako irelevantní, nicméně pořizovatel ZÚR JMK název „JVT“ (používaný dříve pro silnici propojující dálnice D2 a D1) ze záměru DS24 a z územní rezervy RDS32 v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání vypustí.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 7. uvádíme:

Dle Přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 sb., ve znění pozdějších předpisů, *textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve … stanovení pořadí změn v území (etapizace), je-li to účelné.* Stanovením pořadí změn v území se rozumí takové „změny“, které přísluší řešit zásadám územního rozvoje, tedy plochy nebo koridory nadmístního významu, včetně požadavků na jejich využití. U takových záměrů lze stanovit pořadí jejich realizace. Připomínka však požaduje, aby výstavba obchvatu Tuřan předcházela *zahájení stavebních prací na realizaci záměru* DS10. Úkolem zásad územního rozvoje není řešit stavební realizaci záměrů; 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 nebo navazujícím rozhodnutím.* Dle pořizovatele řešení etapizace *stavebních prací na realizaci* není podrobnost ZÚR, ale navazujících rozhodnutí řešících vlastní povolení stavby záměru, včetně vymezení opatření vyvolaných v důsledku stavebních prací; proto požadovaná etapizace nebude v ZÚR JMK řešena.

Připomínku nelze akceptovat ani po stránce věcné. Obchvat Tuřan řeší odvedení části dopravy ze dvou městských částí města Brna (Tuřany, Brněnské Ivanovice) a je zvažován jako krajská silnice. V případě zohlednění připomínky by jakékoliv problémy při realizaci obchvatu Tuřan (finanční, technické, v rámci procesu povolování stavby) mohly vést k blokaci zkapacitnění dálnice D1, tedy k blokaci záměru, který má přímo zlepšit životní podmínky celé jižní části Brna a při zohlednění dopadů na ostatní silnice může zlepšit životní podmínky v celém prostoru jižně od Brna. Není akceptovatelné, aby v ZÚR JMK byla uvedena podmínka, která by kvůli případným problémům při realizaci obchvatu městské části blokovala realizaci dlouhodobě připravovaného záměru zkapacitnění dálnice D1. Vlivy vlastní výstavby lze řešit technickými a organizačními opatřeními v rámci stavby; tyto budou stanoveny dle aktuálních podmínek v území v rámci povolování stavby.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 8. uvádíme:

V rámci zpracovávané „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.) bylo pro výběr optimálního vymezení územní rezervy záměru RDZ04 v lokalitě letiště Brno projektantem navrženo několik variant řešení, které prověřují detailně vedení železniční trati a zároveň umožní zabezpečení návaznosti osobní železniční dopravy na letištní terminál. Na podkladě variant uvedených ve studii proveditelnosti bude řešení v návrhu ZÚR JMK upraveno.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 9. uvádíme:

Požadavku občanů na stanovení podmínek rozvoje obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit suburbanizaci nemůže pořizovatel ZÚR JMK vyhovět, neboť zásady územního rozvoje nedisponují nástroji pro regulaci územního rozvoje obcí.

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 rovněž zajišťují 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, je v samosprávné kompetenci jednotlivých obcí.

V praxi se ukazuje, že nadměrný rozvoj některých obcí v zázemí velkoměst se po čase spontánně koriguje, a sice volbou obecního zastupitelstva, jehož programem je omezení dalšího plošného rozvoje obce, prostřednictvím

změny územního plánu, kterou zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Za účelem zlepšení dopravní obsluhy se v ZÚR JMK ukládá „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“. Dopravní 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 úvodnímu odstavci části A. a k části B.:

Zástupci veřejnosti nelze z příslušné právní úpravy dovodit právo účastnit se pořizování Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Návrh ZÚR JMK“) formou účasti na jednáních a úkonech pořizovatele. Zástupce veřejnosti nemá oprávnění uplatňovat jménem jeho zmocnitelů připomínky k Návrhu ZÚR JMK ve fázi společného jednání podle § 37 a § 38 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Právní úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně přiznává práva a ukládá povinnosti jednotlivým subjektům, které se tohoto procesu zúčastňují. Podle § 37 a § 38 stavebního zákona se společného jednání o zásadách územního rozvoje zúčastňují dotčené orgány, Ministerstvo pro místní rozvoj a sousední kraje. Ostatní dotčené osoby, včetně veřejnosti, nemají oprávnění k účasti na společném jednání, nicméně mohou k návrhu zásad územního rozvoje předloženému do společného jednání uplatnit své písemné připomínky podle § 37 odst. 3 stavebního zákona. Faktickou, čili nikoliv pouze písemnou, účast veřejnosti v procesu pořizování zásad územního rozvoje stavební zákon umožňuje pouze ve fázi veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona.

Totéž potvrzuje také zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Obecná právní úprava, vůči právní úpravě procesu pořizování územně plánovací dokumentace podle § 36 až § 75 stavebního zákona, je obsažena v § 171 až 174 správního řádu. Podle § 172 odst. 3 správního řádu *„Řízení o návrhu opatření obecné povahy je písemné, pokud zákon nestanoví nebo správní orgán neurčí, že se koná veřejné projednání návrhu. …*“ a dále podle § 172 odst. 4 správního řádu *„K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky nebo na veřejném projednání ústní připomínky*. …“. Jiný způsob účasti veřejnosti v řízení o návrhu opatření obecné povahy správní řád nepřipouští. Povinnost konat veřejné projednání návrhu může stanovit zvláštní zákon, což v případě zásad územního rozvoje stanoví § 39 stavebního zákona.

V rámci veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje ve smyslu § 39 stavebního zákona dochází zejména ke koordinaci veřejných zájmů a soukromých zájmů dotčených osob. Dotčené osoby, s výjimkou dotčených obcí a oprávněných investorů, z řad fyzických a právnických osob však mohou v procesu veřejného projednání návrhu zásad územního rozvoje jednotlivě uplatnit pouze připomínky. Ve prospěch těchto dotčených osob stavební zákon zavedl institut „zástupce veřejnosti“, jehož prostřednictvím mohou získat výhodnější procesní postavení v případě, že vůči návrhu zásad územního rozvoje hodlají společně uplatnit věcně shodnou připomínku.

Právní úprava institutu zástupce veřejnosti je obsažena v § 23 stavebního zákona, přičemž konstrukce tohoto ustanovení směřuje od obecného ke konkrétnímu. V § 23 odst. 1 stavební zákon nejdříve obecně určuje, že veřejnost může být při pořizování územně plánovací dokumentace zastoupena zástupcem veřejnosti, a v § 23 odst. 3 stavební zákon udává způsob, jakým tuto účast na pořizování zástupce veřejnosti může vykonat. Z hlediska zastoupení veřejnosti při pořizování návrhu územně plánovací dokumentace je zástupce veřejnosti omezen rozsahem zmocnění obsaženým v prohlášení zastoupených občanů, tj. obsahem věcně shodné připomínky, kterou může dle § 23 odst. 3 stavebního zákona podat jako námitku a projednat s pořizovatelem návrhu územně plánovací dokumentace.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona je zástupce veřejnosti nadán oprávněním podat proti návrhu zásad územního rozvoje předloženému do veřejného projednání námitky. Zmocnění zástupce veřejnosti definované

stavebním zákonem, se tedy z chronologického hlediska v rámci procesu pořizování zásad územního rozvoje vztahuje k fázi jeho veřejného projednání podle § 39 stavebního zákona. Jinými slovy, stavební zákon nestanoví zástupci veřejnosti kompetenci zúčastnit se procesu pořizování návrhu zásad územního rozvoje dříve, než ve fázi jeho veřejného projednání, přičemž velice přesně stanoví rozsah a formu jeho účasti.

Ve fázi předcházející veřejnému projednání, tzn. ve fázi společného jednání o návrhu zásad územního rozvoje podle § 37 a § 38 stavebního zákona, konkrétně v § 37 odst. 3, stavební zákon předpokládá, že proti návrhu zásad územního rozvoje budou ze strany veřejnosti uplatněny pouze připomínky, nikoliv námitky. Ustanovení § 37 odst. 3 stavebního zákona přitom zavádí odlišný postup od obecné právní úpravy ve správním řádu. Obecná právní úprava v § 172 správního řádu na rozdíl od úpravy pořizování zásad územního rozvoje ve stavebním zákoně předpokládá pouze jediný okamžik participace veřejnosti na řízení o návrhu opatření obecné povahy (podávání námitek a připomínek), a to ve fázi po projednání tohoto návrhu s dotčenými orgány. Pokud by tedy zákonodárce předpokládal možnost uplatnění námitek i proti návrhu předloženému podle § 37 stavebního zákona, obdobně jak to předpokládá až u návrhu zásad územního rozvoje předloženého k veřejnému projednání, pak by se textace tohoto právního předpisu od stávající podoby lišila.

Zástupce veřejnosti má tedy podle § 39 odst. 2 stavebního zákona možnost podat námitku. Z ustanovení § 23 odst. 3 stavebního zákona přitom neplyne, že by za námitku měl být považován jakýkoliv úkon zástupce veřejnosti, nýbrž že se jedná o námitku pouze v případě, když stavební zákon uplatnění námitek proti návrhu připouští, a to za podmínky, že zástupce veřejnosti je k jejímu podání a projednání zmocněn zákonodárcem stanovenou (relevantní) skupinou občanů. Na druhou stranu však z žádného ustanovení stavebního zákona nelze dovozovat, že zástupce veřejnosti může k návrhu jménem svých zmocnitelů uplatňovat připomínky. Předmětné podání proto bylo pořizovatelem vyhodnoceno jako připomínka ve smyslu § 37 odst. 3 stavebního zákona uplatněná fyzickou osobou.

Úprava uplatňování připomínek a námitek k návrhu zásad územního rozvoje obsažená ve stavebním zákoně je úpravou speciální ve vztahu k obecné úpravě obsažené v § 172 odst. 4 a 5 správního řádu. Pro postup pořizovatele ovšem z obecné úpravy platí, že připomínkami se má zabývat jako podkladem pro opatření obecné povahy a vypořádat se s nimi v odůvodnění samotných zásad územního rozvoje, viz § 172 odst. 4 věta poslední správního řádu. Tímto způsobem proto byly vypořádány i tyto připomínky.

Pořadí	**184**	Datum	12.05.2015	Č. j.	58324/2015
Jméno	Mgr. Renata Smutná, starostka				
Právnická osoba	**Město Strážnice**				
Obec / sídlo	náměstí Svobody 503, 696 62 Strážnice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Město Strážnice po prostudování zveřejněných informací o záměrech dotýkajících se města Strážnice, které jsou uvedeny v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, uvádí k záměru dopravního řešení následující:

RDS18-A – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta A jižně Petrova RDS18-B – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel. Varianta B severně Petrova

Přes území města Strážnice, jež je součásti správního obvodu ORP Veselí nad Moravou, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách.

I když v platném Územním plánu města Strážnice je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od

obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty.

Dále uvádíme, že město Strážnice preferuje severní variantu obchvatu i z důvodu možnosti dalšího rozvoje obcí Petrov a Sudoměřice a nenarušování rázu památkové rezervace Vinné sklepy Plže.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**185**	Datum	13.05.2015	Č. j.	59280/2015
Jméno	Součková				
Právnická osoba	**Spolek „Nová Ves proti průtahu obcí a R52“**				
Obec / sídlo	Pohořelice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínky

Výše nadepsaný spolek uplatňuje níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. **Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit všechny varianty R52 Pohořelice – Mikulov**

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné

cenná oblast CHK.0 Pálavá, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000.

Je naprosto nevhodné zavlékat do této oblasti dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice 1/52 s koncepcí Baltsko-adriatického transevropského koridoru. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace 1/40 vedené středem Lednicko-valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO.

Je naopak vhodné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobé překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

2. **Požadujeme, aby páteřní silniční infrastruktura JMK byla plánována v souladu s autorizovanou dopravní koncepcí ing. Strnada (2012)**

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici 1/40 přes Lednicko-valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 byla trasa R52 potvrzena jako součást celoevropské sítě TEN-T (př. 5.4.) s tím, že úsek na území ČR mezi stávající R52 a hranicí s Rakouskem má být „upgraded“, tzn. vylepšen, uveden do požadovaných parametrů.

Z hlediska koncepce rozvoje dálnic a silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v koncepčním dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, schváleno UV č. 850 ze dne 13.11.2013. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 dále také součástí evropské sítě E (E461). Poloha a propojení dopravní cesty je dále také potvrzeno uzavřenou mezivládní dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou ČR o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52.

PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezují koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN-T. Koridor pro tuto rychlostní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R52 vymezena ve variantách „Základní ŘSD“ (DS04-A) a „Alternativní západní“ (DS04-B). Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Posouzení variant kapacitní silnice R52 z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení

vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty, návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava) a minimalizace střetů s limity využití území.

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A.

Ke kapacitní silnici R52 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů“ dokumentace SEA (od str. 223). V rámci „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000“ byly vlivy na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnoceny (viz str. 261 „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“). Hodnocení vlivů ZÚR JMK na EVL a PO je obsaženo v příloze č. 1 tabulková část. Významnost vlivu je u obou variant hodnocena jako – 1 – mírně negativní vliv s tím, že záměr je možné realizovat za podmínky uskutečnění adekvátních opatření na minimalizaci vlivu.

Navrhovaná kapacitní silnice R52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u varianty „Základní ŘSD“ ozn. DS04-A v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K odůvodnění, že není možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti uvádíme, že danou problematikou v souvislosti s obavou nárůstu kamionové dopravy se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.:

„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN-T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Dopravní koncepce ing. Strnada (2012) vychází ze snahy maximálního potlačení dopravy na území Jihomoravského kraje, především pak v centrální oblasti a převedením dopravy do jiných koridorů (bez opory ve vyšší dokumentaci jiných států či Evropské unie).

K základnímu principu studie Ing. Strnada uvádíme, že deklarovaný princip *„odvedení tranzitní dopravy z dopravně přetížené brněnské aglomerace“* vychází pravděpodobně z předpokladu, že tranzitní doprava v relacích sever – jih představuje v JMK nejvýraznější podíl z celkových přepravních vztahů. Právě nadřazené dopravní tahy ve směrech sever – jih, tj. R43, R52/I/52 jsou v koncepci Ing. Strnada značně oslabené, zatímco je výrazně posílená dopravní osa Pomoravím – R55 přes Břeclav ve směru na Vídeň. Tato relace, která je pouze větví VI B. sítě TEN-T nevykazuje výrazné dálkové přepravní vztahy uváděné navrhovatelem ve spojení Vídeň – Ostrava/Katowice. Tato dálková relace má současně silnou konkurenci na slovenské straně v dopravní ose vedené Považím, která je hlavním koridorem sítě TEN-T. Z tohoto pohledu lze hodnotit studii Ing. Strnada pouze jako jeden z mnoha podkladů, které byly komplexně v širších souvislostech, z pohledu aktuálního vývoje, platných a závazných podkladů a dokumentů v rámci pořizování ZÚR JMK vyhodnoceny a vzájemně porovnány s ostatními záměry a potřebami v území.

Koncepce Ing. Strnada např. zcela ignoruje skutečnost, že převažující podíl na celkových přepravních objemech silniční dopravy v JMK má doprava zdrojová a cílová vázaná na krajské město Brno a jeho urbanizované zázemí, které představuje po Praze druhé největší město ČR s významným ekonomickým potenciálem vyžadujícím kvalitní a kapacitní napojení na vnitrostátní i mezinárodní dopravní tahy.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

S ohledem na aktuální vývoj uspořádání sítě TEN-T (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 24. října 2011 – KOM (2011) 650), jehož jsou dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52 a R55 po dálnici D2 součástí, lze požadavek na zapracování a respektování koncepce Ing. Strnada považovat za nepřiměřený a odborně nedostatečně podložený.

Rychlostní komunikace R55 jako obchvat Břeclavi:

ZÚR dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s PÚR ČR, která koordinuje tvorbu a aktualizaci ZÚR. PÚR ČR je nástrojem územního plánování, nezbytným pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a koncepcí celorepublikového významu, vycházejících a podmiňovaných možnostmi území. PÚR ČR 2008 určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Účelem PÚR ČR je

konkretizace v zákoně obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování s ohledem na souvislosti a problémy v území, které svým významem a dosahem překračují pravomoci jednotlivých krajů, ministerstev nebo jiných ústředních správních úřadů. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona).

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezovala koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Důvodem bylo zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel. Součást TEN-T. Úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem pro ministerstva a jiné ústřední správní orgány v článku (109) PÚR ČR 2008 lze aplikovat rozsudek NSS č. j. 8 Ao 5/2010 – 149 ze dne 24. února 2011 v bodě [79] kde soud došel k závěru, že se jedná o úkol pro ústřední správní úřad, který opatří relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR ČR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování.

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání.

Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v TEN-T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR byl nahrazen text „Břeclav – hranice ČR (– Wien)" textem „D2".

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Pro úplnost je třeba dodat, že část této komunikace tvořící obchvat města Znojma je již postavena (viz textová část II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK str. 116). Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Z hlediska sítě TEN-T není definováno spojení Jadran – Balt prostřednictvím silnice I/38 na území JMK a kraje Vysočina a to ani v současně platném Rozhodnutí č. 661/2010/EU ani ve zrušeném rozhodnutí č. 1692/96/ES. Lze jednoznačně konstatovat, že převedení dopravy směřované jak PÚR tak TEN-T od Vídně na Brno do koridoru S8 by bylo v rozporu s PÚR i rozhodnutím č. 661/2010/EU.

Silnice je koncipována dle PÚR ČR 2008 a Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina a dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky a návaznosti na Rakouskou republiku v podobě převádění hlavních dopravních vztahů z dálnice D1 (směr Praha) do Rakouska, jak navrhuje alternativní koncepce Ing. Strnada. Návrh, kategorie a parametry by musely být úplně jiné, aby tyto podmínky splňoval.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík". Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD

s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby.

Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R". Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Koncepce nadřazené silniční infrastruktury v návrhu ZÚR JMK vychází z koncepčního scénáře C, v němž je ochvat Znojma řešen v přimknutější poloze.

Na základě výše uvedeného lze tvrdit, že oba klíčové elementy – vedení R55 a S8 alternativní dopravní koncepce podle Ing. Strnada jsou navrhovány v rozporu jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR, a proto nelze požadavku vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**186** (nahrazuje podání 141)	Datum	20.05.2015	Č. j.	63264/2015
Jméno	Petr Grünwald, starosta				
Právnická osoba	**Obec Malhostovice**				
Obec / sídlo	Malhostovice č.p. 75, 666 03 Tišnov 3				
Téma					
Téma – jiné					

Připomínka

Dopisem-veřejnou vyhláškou zn. JMK27281/2015 byl obci **MALHOSTOVICE** doručen návrh Zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále jen ZÚR. Zadání je pořizováno podle § 37 odst. 1 v souvislosti s § 187 odst. 4 zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon"). Podle posledně cit. ustanovení podává obec Malhostovice námitky k návrhu Zadání a v jejich smyslu požaduje úpravu návrhu ZÚR Jihomoravského kraje.

I. Rychlostní silnice R 43

Návrh Zadání zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pod bodem Silniční doprava uvádí: R43

V návrhu ZÚR vymezit koridor R 43 v trase Brno – Svitavy/Moravská Třebová (E461) dle vymezení v PÚR ČR 2008

K těmto bodům uplatňujeme následující požadavky:

1. Prověřit varianty vedení trasy rychlostní silnice R 43

Koridor rychlostní silnice R43 dosud nebyl určen. Nebyl závazně ani směrně vymezen v ÚP VÚC BSRA z roku

1985, jediné platné územně plánovací dokumentaci týkající se území potenciálního trasování silnice a jediného dokumentu, který mohl tento koridor nadmístního významu trasovat (podle ust. § 9 odst. 1 zák. č. 50/1976 Sb. a přílohy č. 2 část. I. bod B písm. f) vyhl. č. 135/2001 Sb. totiž vymezuje koridory dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu územní plán velkého územního celku). Malhostovice jsou v tomto směru povinny respektovat rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 10.5.2011, č. j. 2 Ao 2/2011 – 159, který z zrušil koridor R43 v ÚP Malhostovice, protože koridor R43 nebyl závazně schválen v ÚP VÚC BSRA. Plná argumentace Nejvyššího správního soudu byla uvedena v rozsudku NSS ze dne 27.5.2010, č. j. 9 Ao 1/2010 – 84, kterým byl zrušen koridor R43 v ÚP města Brna. Viz též rozsudek ze dne 20.4.2011, č. j. 6 Ao 1/2011 – 74, kterým byla R43 zrušena v ÚP Drásov. Návrh územní prognózy JMK není územně plánovací dokumentací a je stížená závažnými procesními a věcnými vadami, které neumožňují využití v procesu pořizování ZÚR JMK (viz stanoviska Ministerstva pro místní rozvoj zaslaná na Krajský úřad JMK).

V současnosti jsou co do technické proveditelnosti v úseku Kuřim – D1 vyhledány dvě hlavní skupiny alternativních tras rychlostní silnice R43. Do první skupiny patří původní historická trasa (tzv. Bystrcká), která dnes vede přes několik městských části města Brna (Bystrc, Bosonohy, a další). Do druhé skupiny náleží moderní obchvatové řešení města Brna Boskovickou brázdu (tzv. Boskovická varianta), zahrnující tunelovou (východní) a mostní (západní) trasu (viz studie HBH, s. r. o. 2005). Vyhledávací studie HBH, s. r. o., která byla zadaná ke zpracování Jihomoravským krajem, prokázala, že průchod R43 Boskovickou brázdou je možný. Klíčovým dokumentem je autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované trasy MŽP“ (ing. Kalčík, 2009), se kterým pracovaly již tzv. 2. ZÚR (zrušené rozsudkem NSS v roce 2012) a se kterým pracuje i současný Návrh 3. ZÚR JMK.

Tento úsek D1 Kuřim, tj. řešení dopravy v Brně a brněnské aglomeraci je přitom klíčové pro rozhodování o výstavbě nové silnice R43 v celé její trase na sever od Brna.

Zásadní otázkou při výběru nejvhodnější alternativy je problematika charakteru silnice R43 z pohledu jejího dopravního významu a to jak vnitrostátního, tak i mezinárodního. Vnitrostátně jde podle Politiky územního rozvoje ČR o rychlostní silnici nadregionálního významu, jež má propojit Jihomoravský a Pardubický kraj a tedy dvě páteřní kapacitní komunikace D1 s R35. Svým severojižním vedením R43 předurčuje svůj mezinárodní význam jako spojnice Baltského a Jaderského moře. Vzhledem k těmto skutečnostem byl tento severojižní koridor zařazen mezi transevropské multimodální koridory a budoucí silnice R43 do sítě TEN – T Evropské unie. Tato komunikace tedy má přenášet dálkovou transevropskou dopravu, a to včetně dálkové dopravy kamionové. Takováto komunikace nesmí být vedena ani sídelními útvary, ani v jejich těsné blízkosti. Obce Malhostovice a Drásov jsou již prakticky srostlé v jeden sídelní útvar (a to zejména poté, co kraj odsouhlasil mimořádně rozsáhlou výstavbu rodinných domů v Drásově v těsné blízkosti historické trasy „Hitlerovy dálnice“). Není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady Č.1692/96/ES stanoví v čl. 9 odst. 1, že transevropské dopravní komunikace míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti TEN. Rychlostní silnice R43 trasována přes městské části města Brna tento požadavek nesplňuje. Závaznost Rozhodnutí č. 1692/96/ES pro Českou republiku (viz či. 249 Smlouvy o založení ES) vylučuje trasu R43 přes městské části města Brna z dalšího projednávání ZÚR JMK.

Mimoto si Ministerstvo životního prostředí v roce 2009 nechalo zpracovat studii **„Optimalizované trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“.** Tuto studii zpracovanou autorizovanou osobou Ing. Kalčíkem obdržel i Krajský úřad JMK a ŘSD.

Je to první návrh, který řeší celý úsek od Černé Hory až po D1. Je to první návrh, který respektuje rozdělení proudů tranzitní dopravy (vzhledem k brněnské aglomeraci) a cílové-zdrojové dopravy nejen pro dnešní koridor I – 43, ale i pro dva velmi významné směry, tj. z Tišnovska a z Blanenska.

Tento návrh pro koridor R43 projektantem naplňuje všechny základní požadavky, zejména:

- Co nejpřímější a nejkratší spojení Boskovic a Brna
- Vedení koridoru důsledně jako obchvaty všech obcí na trase
- Naplnění podmínek evropské legislativy pro koridory transevropských komunikací TEN-T

- Plnohodnotné dopravní řešení nejen pro trasu od Boskovic, ale i pro trasy z oblasti Blanska a Tišnova s napojením jak do Brna, tak i na D1
- Respektování záměru vyvést dopravu z Čebína a Hradčan na obchvat
- Oddělení tranzitní a cílové dopravy z hlediska Brněnské aglomerace

Tato optimalizovaná trasa R43 je výhodná pro naprostou většinu obcí v regionu, a to jako důsledný obchvat mnoha obcí (Lipůvky, Lažan, Kuřimi, Moravských Knínic, Chudčic, Veverské Bitýšky i celého hlavního sídelního úvaru – města Brna) a navíc se úplně vyhýbá mnoha dalším obcím (Rozdrojovice, Jinačovice, Čebín, Drásov, Malhostovice včetně Nuzířova, Všechovice, Skalická a dalším).

Tato optimalizovaná trasa koridoru R43 tedy představuje nejen naplnění evropské legislativy a jako taková může být realizovatelná i s finanční účastí Evropské unie, ale je i naplněním snah obcí o optimalizované dopravní řešení s minimalizací vlivu na zdraví obyvatel.

Požadujeme proto, aby trasa R43 uvedená v optimalizované studii byla zahrnuta do Zásad územního rozvoje JMK.

Obec MALHOSTOVICE měla ve svém územním plánu rychlostní komunikaci zapracovánu ve staré stopě „Hitlerovy dálnice". Obec však byla v minulosti přinucena na základě rozsudku Nejvyššího správního soudu ČR vyřadit ze svého územního plánu tuto trasu.

Obec MALHOSTOVICE naprosto zásadním způsobem nesouhlasí s variantou trasování pojmenovanou jako „Malhostovická" a požadujeme její vyřazení z veřejně prospěšných staveb. Toto řešení by zlikvidovalo udržitelný životní standard občanů Malhostovic a Nuzířova a je pro obě části obce devastující!

Shrnutí požadavků obce podle bodu I.:

- Požadujeme plnohodnotně řešit obchvat města Brna a obchvaty obcí severně od Brna

- Požadujeme řešit celou trasu R43 kompletně, počínaje klíčovým úsekem Kuřim – D1

- Požadujeme do ZÚR zahrnout variantu R43 uvedenou ve studii „Optimalizované trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora", zpracovanou Ing. Kalčíkem v r. 2009.

- Realizovat taková opatření, aby nebyla znemožněna dostupnost některých pozemků v katastru obce vznikem bariéry komunikace.

- Eliminovat dopady na veřejné zdraví (emise, hluk, splachy olejů a maziv) realizací ozelenění protihlukových valů.

- V případě stanovení ochranných pásem musí být postupováno v souladu s územním plánem obce

II. Podklady pro zpracování ZÚR JMK

1. Politika územního rozvoje

V návrhu zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR") se několikrát odkazuje na **Politiku územního rozvoje ČR.** Tento nástroj územního plánování byl schválen **usnesením Vlády České republiky č.929 ze dne 20. července 2009.**

K závaznosti Politiky územního rozvoje pro nižší (krajskou) úroveň územního plánování se vyjádřil Nejvyšší správní soud ve svém usnesení č. j. 9 Ao 3/2009 – 59, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy – „Politiky územního rozvoje". V usnesení dospěl soud k následujícímu závěru:

„Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů, pro pořizování, a vydáváni zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a ***to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažováni možných variant.*** *Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SE A směrnice komunitárního práva.*

Závaznost obecně formulovaných záměrů Politiky pro územně plánovací dokumentaci je nutno vyložit jako závaznost příslušných územních orgánů převzít do územně plánovací dokumentace vládou České republiky

schválený koncepční záměr územního rozvoje na celostátní či mezinárodní úrovni, nikoli faktickou realizací tohoto záměru. Pokud by obecně záměry vyjádřené v Politice, samy o sobě, bez ohledu na jejich obsahové vymezení znamenaly pro příslušné územní orgány povinnost automatické realizace, postrádal by způsob, jakým je ve stavebním zákoně upraven proces schvalováni zásad územního rozvoje, územního plánu či regulačního plánu, smysl.

Výše uvedené je třeba „mutatis mutandis" vztáhnout i na nyní projednávanou věc. Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybné směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje, kde je uvedeno: „Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování. „ Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy. Svojí povahou je Politika subordinačním nástrojem veřejné správy v oblasti územního plánováni. „

Pořizovatelem PÚR je Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR). V kauze žaloby proti PÚR, která je nyní před NSS se MMR k dané problematice vyjadřovalo. Ve vyjádření pro prvostupňový soud dle citace z rozsudku z 18.10 2012, čj. 10A 121/2012-114 prvostupňového soudu MMR uvedlo:

„ Vymezování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury, které mají mezinárodně republikový význam nebo přesahují významem území jednoho kraje ve smyslu ust. § 32 odst. 1 pism. d) stavebního zákona tak má v politice zcela jiný význam a dopad než vymezování ploch a koridorů v územně plánovací dokumentaci. Jde o strategické záměry, pro které se Politikou stanoví směrnice pro další činnost orgánů územního plánování. Takové vymezení nemá a nemůže mít žádný přímý dopad na konkrétní území. Protože záměr je vymezen takto obecně, nelze určit správní obvody obcí případně jejich částí, které budou napadenými návrhem, odst. (106) a (121) Politiky dotčeny."

Toto jasné stanovisko MMR je přímo přiléhavé pro případ koridoru rychlostní silnice R43, neb MMR přímo odkazuje na odst. (121) PÚR, tedy vymezení R43.

Tento výklad PÚR potvrdilo i usnesení Ústavního soudu čj. PÍ. ÚS 22/14 ze dne 24. února 2015. Tedy koridor R43 musí být vymezen v ZÚR JMK a nelze se z hlediska detailního trasování nijak odvolávat na PÚR.

Lze naprosto souhlasit se stanoviskem MMR, že dle PÚR „nelze určit správní obvody obcí případně jejich částí", které budou R43 dotčeny.

Tedy nelze ani do návrhu zadání ÚP Malhostovice uvádět jakékoliv formulace o tom, že by z PÚR něco konkrétně vyplývalo pro obec Malhostovice.

2. Územní prognóza Jihomoravského kraje

V roce 2004 pořídil Krajský úřad Jihomoravského kraje Územní prognózu JMK. Tento územně plánovací podklad podle § 3 odst. 2 písm. c) zákona č. 50/1976 Sb. měl v procesu pořizování územního plánu velkého územního celku Jihomoravského kraje umožnit upustit od zpracování konceptu ÚP VÚC Jihomoravského kraje (ve smyslu § 21 odst. 6 zákona č. 50/1976 Sb.).

Veřejné projednávání se neuskutečnilo v souladu s § 21 odst. 6 zák. č. 50/1976 Sb., bylo zmařeno a je neplatné.

Územní prognózou, resp. způsobem jejího projednání a zveřejnění se zabýval i nadřízený orgán územního plánování – Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a v několika přípisech ke krajskému úřadu **konstatoval pochybení** a vyzval Krajský úřad Jihomoravského kraje k nápravě (přípisy MMR ČR ze dne 25.11.2004, čj. 28503/2004-63, ze dne 3.12.2004, čj. 34458/04-63/3254 a ze dne 3.2.2005, čj. 4532/05-63/346). Požadavky MMR ČR krajský úřad ignoroval, vytýkané vady neodstranil a proto ÚPg JMK není projednaným a závazným územně plánovacím podkladem a tedy jako taková nesmí být prezentována ani v „Seznamu územně plánovací dokumentace, územních studií ve smyslu nového stavebního zákona a významných oborových podkladů"

3. Chybějící podklady pro zpracování ZÚR JMK

Podle § 185 odst. 3 stavebního zákona je pořizovatel ZÚR povinen vycházet z územně analytických podkladů (ÚAP). Pokud ještě tyto nejsou pořízeny, musí být součástí prvních ZÚR zpracování průzkumů a rozborů řešeného území v rozsahu odpovídajícím ÚAP. Pořizovatel zpracování průzkumů a rozboru v návrhu Zadání deklaruje.

Průzkumy a rozbory musí obsahovat náležitosti ÚAP ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a), písm. b) bod 1. a bod 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech. Z těchto ustanovení vyplývá, že musí být hodnocen stav území z hlediska trvale udržitelného rozvoje a, to zejména v ukazatelích stavu a vývoje území, jeho hodnot a limitů využití. Dále musí být provedena SWOT analýza v tematickém členění na hygienu životního prostředí, ochranu přírody a krajiny, veřejnou dopravní infrastrukturu a další. Obsahem rozboru pak také je určení problémů jako např. vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území a střetů těchto záměrů s limity využití území.

Upozorňujeme proto pořizovatele, že výše uvedené požadavky na podklady splňují následující aktuální studie a navrhujeme, aby je pořizovatel zařadil do Seznamu územně plánovací dokumentace, územních studií ve smyslu stavebního zákona a významných oborových podkladů (příloha č. 2 Zadání ZÚR):

- Studie „Optimalizované trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Černá Hora“. Ing. J. Kalčík, červen 2009
- Akční hlukový plán aglomerace Brno
- Akční hlukový plán Jihomoravského kraje
- City Pian: Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040. In BRUNCLÍK, Alfréd, VOREL,
- Vladimír, et al. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. ŘSD, 2009.

Shrnutí požadavků obce podle bodu II.:

- Upozorňujeme, že záměry obsažené v PÚR není možné automaticky převzít do Zásad územního rozvoje, aniž by byly podrobeny dalšímu hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.

- Z důvodů uvedených pod bodem II.2. požadujeme, aby byla z územně plánovacích podkladů vypuštěna Územní prognóza JMK.

- Požadujeme zahrnout jako podklad rozboru udržitelného rozvoje území studie uvedené v bodě II.3.

Správní území obce Malhostovice je v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, dále „ZÚR JMK“, dotčeno těmito koridory veřejné dopravní a technické infrastruktury:

- DS01, návrh, R43 Kuřim – Lysice

o DS01-A, varianta „Německá“, vedení koridoru: MÚK Kuřim – Újezd u Černé Hory – MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice a Troubsko je šířka koridoru 400 m

o DS01-B, varianta „Malhostovická“, vedení koridoru: MÚK Kuřim – Újezd u Černé Hory – MÚK „Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Lubě, Malá Lhota, Malhostovice, Újezd u Černé Hory a Žernovnik je šířka koridoru 400 m

o DS01-C, varianta „Optimalizovaná MŽP“, vedení koridoru: MÚK Kuřim – východ – Újezd u Černé Hory – MÚK Lysice, šířka koridoru je min 250, mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Černá Hora, Kuřim, Malá Lhota a Újezd u Černé Hory je šířka koridoru 400 m

- RDS01, územní rezerva, R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim

o RDS01-A, varianta Bystrcká, vedení koridoru: DI (MÚK Troubsko) – Žebětín – Bystrc – Moravské Knínice – MÚK Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)

o RDS01-B, varianta Bítýšská, vedení koridoru: D1 (MÚK Ostrovačice) – Veverská Bítýška (východní poloha) – MÚK Kuřim, Kuřim (do správního území obce zasahuje jen okrajově)

- DS31, návrh, 11/385 Kuřim, severní obchvat, šířka koridoru je min. 30 m, mimo zastavěná území

a zastavitelné plochy obcí Čebín, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice a Svinošice je šířka koridoru 200m

- RDS11, územní rezerva, 1/43 Lipůvka – Lažany, přeložka s obchvaty sídel
- TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna, šířka koridoru 320 m
- POT01, návrh, poldr Malhostovice na vodním toku Lubě
- POT07, návrh, opatření na vodním toku Kuřimka

Obec Malhostovice nesouhlasí s vymezením koridorů DS01-B, tj. s vedením koridoru rychlostní silnice R43 ve variantě zvané „Malhostovická" a nesouhlasí s vymezením koridoru DS01-A rychlostní komunikace ve variantě „Německá".

V odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedena tabulka s hodnocením variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území (str. 102). V závěru tabulky je uveden výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA jednotlivých variant: „Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP".

Nelze naprosto akceptovat, že zpracovatel posouzení vlivů na životní prostředí SEA postupuje mimo svoji odbornost a doporučuje při konečném výběru **zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria.'**[1]

Za tabulkou následuje hodnocení projektanta: „Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou" a „Malhostovickou" jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti" polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA **projektant doporučuje jako vhodnější variantu „Německá". S** tímto postupem nelze souhlasit. Nelze ignorovat dopady na obyvatelstvo. Varianta „Německá" je nepřijatelná, neboť by procházela v těsné blízkosti hustě obydlených oblastí, a to nejen Malhostovic, ale i Drásova, Všechovic a Skaličky. Ve všech těchto lokalitách by buď došlo k překročení závazných hygienických limitů znečištění ovzduší a hlučnosti, nebo by toto překročení hrozilo. Toto je zcela nepřijatelné zejména v situaci, kdy je v ZÚR posuzována důsledná obchvatová trasa R43 „Optimalizovaná trasa MŽP" (ing. Kalčík, 2009) – **DS01-C.**

Obec Malhostovice variantu DS01-A, měla až do jejího zrušení nejvyšším správním soudem zapracovanou do svého územního plánu. Územní rozvoj obce se z velké části orientuje směrem východním a nově vymezená varianta DS01-B by tento rozvojový směr zásadně omezila. Varianta DS01-B navíc prochází prakticky středem správního území obce a oddělila by od centra obce lokalitu – místní část NUZÍŘOV, což by mělo výrazně negativní dopad na sociální i obytné prostředí obce.

Vedením varianty DS01-B by obec byla rovněž odtržena od svého přirozeného rekreačního zázemí, kopce Zlobice, který se celý nachází ve správním území obce. Výstavba rychlostní silnice by rovněž musela být koordinována s trasou VVTL plynovodu – koridor TEP05.

Varianta DS01-C zasahuje do správního území obce pouze okrajově a obec tudíž proti ní nemá námitky, stejně jako proti koridoru severního obchvatu Kuřimi DS31.

Závěr:

Obec Malhostovice požaduje do ZÚR JMK zahrnout variantu R43 „Optimalizovanou trasa MŽP" (ing. Kalčík, 2009) – DS01-C, a to včetně severního obchvatu Kuřimi. Současně obec Malhostovice nesouhlasí s vymezováním územních rezerv v prostoru Brněnské aglomerace a požaduje, aby ve stávajícím procesu pořizování ZÚR byla plnohodnotně vymezena celá trasa R43 v prostoru Brněnské aglomerace, a to v trase dle „Optimalizované trasy MŽP" (ing. Kalčík, 2009).

Obec Malhostovice dále nesouhlasí se způsobem vymezení koridoru TEP05 pro VVTL plynovod.

V § 2, odst. 1, bodu i) stavebního zákona je uvedena tato definice: „koridorem (se rozumí) plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy". Z výše uvedené definice vyplývá, že koridor je určen pro fyzické umístění např. stavby technické infrastruktury, přičemž zde

není vyjádřena žádná vazba k případnému ochrannému, resp. bezpečnostnímu pásmu. Pokud je např. pro stavbu plynovodu vymezen koridor v šířce 320 m, znamená to, že plynovod může být umístěn i při okraji koridoru, takže bezpečnostní pásmo bude v tomto případě zasahovat mimo vymezený koridor (bezpečnostní pásmo VVTL plynovodu je až 160 m od půdorysu plynového zařízení). Pokud je koridor vymezen v blízkosti zastavěného území nebo se dokonce dotýká zastavěného území nebo zastavitelných ploch, může dojít při realizaci stavby k zasažení tohoto území bezpečnostním pásmem, což omezí jeho využitelnost pro výstavbu. Vymezení koridorů proto požadujeme provést podle těchto zásad:

• šířka koridoru bude odvozena od míry neurčitosti při plánování dané stavby,

• koridor musí být umístěn minimálně ve vzdálenosti dané bezpečnostním pásmem zamýšlené stavby od zastavěného území nebo zastavitelných ploch, aby nedošlo k jejich negativnímu ovlivnění a znehodnocení pozemků majitelů v zastavitelném území.

Obec Malhostovice žádá, aby okraj koridoru TEP05 byl vymezen minimálně ve vzdálenosti 160 m od okraje zastavěného území nebo zastavitelných ploch.

Do správního území obce Malhostovice zasahuje plocha POT07, opatření na vodním toku Kuřimka. Ve správním území města Kuřimi již byla na Kuřimce vybudována suchá vodní nádrž v lokalitě Na Záhoří, která chrání zastavěné území města. V územním plánu jsou navrženy další plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby a opatření pro snižování ohrožení území povodněmi a jinými přírodními katastrofami a pro zvyšování retenčních schopností území. Ve správním území obce Malhostovice by šlo vzhledem k velikosti a charakteru povodí Kuřimky pouze o lokální záležitosti, které není nutné vymezovat v rámci zásad územního rozvoje.

Na základě výše uvedených skutečností obec Malhostovice požaduje vypuštění plochy POT07, opatření na vodním toku Kuřimka.

Obec Malhostovice na druhou stranu požaduje ponechat v návrhu ZÚR JMK plochu POT01, která zahrnuje stavbu suché vodní nádrže na vodním toku Lubě. Jedná se o záměr, který zasahuje do území čtyř obcí, Malhostovic, Drásova, Všechovic a Skalický, jeho zařazení do ZÚR JMK přispěje k jeho promítnutí do územních plánů dotčených obcí a k jeho budoucí realizaci. Je to důležité protipovodňové opatření na vodním toku.

Dále žádáme zohlednit níže přiložené námitky-připomínky občanů pana Martina ŘEZÁKA, bytem Nuzířov 59 a Pavla PODBORSKÉHO, bytem Nuzířov 10 ve věci koridoru VVTL v katastrálním území NUZÍŘOV. Jsou identické s námitkou obce.

Vyhodnocení připomínky

K části I. Rychlostní silnice R 43:

Koridor pro rychlostní silnici R43 vymezuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35 a zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová.

Obec Malhostovice akcentuje jako zásadní otázku pro výběr varianty charakter silnice R43 z pohledu jejího dopravního významu a poukazuje na její zařazení do sítě TEN-T (pořizovatel v této souvislosti upozorňuje, že platnost rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23.06.1996, o které se podání opírá, skončila dne 24.08.2010).

Silnice R43 je navrhována v parametrech silnice I. třídy, která je dle silničního zákona určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je 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.

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 míli“) 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 o příklad, nikoliv o stanovení definitivního výčtu možností.

Z uvedeného tedy nelze dovozovat, že by trasa R43 přes městské části města Brna byla vyloučena z dalšího posuzování v ZÚR JMK.

Co se týče „srůstající“ obytné výstavby v obcích Malhostovice a Drásov, ta je regulována územními plány vydanými zastupitelstvy těchto obcí. ÚP Drásov i ÚP Malhostovice řešily rozvojové plochy pro bydlení za situace, kdy v těchto územních plánech byla navržena dopravní plocha pro výstavbu rychlostní silnice R43 (v trase „německé dálnice“) včetně opatření a staveb jako jsou protihluková opatření, mimoúrovňová křížení se stávajícími silnicemi a dalšími možnými územními souvislostmi. Možnost rozvoje bydlení směrem k budoucí rychlostní silnici posoudil v obou případech autorizovaný projektant a kladně vyhodnocené plochy byly zapracovány v ÚP včetně případných plošných opatření (konkrétně v případě ÚP Drásov jsou návrhové plochy pro bydlení, které se nejvíce přibližují koridoru silnice, odcloněny plochami krajinné zeleně). Takto navržený rozvoj byl projednán i s dotčenými orgány a odsouhlasen zastupitelstvy obcí.

Formulace, že *„kraj odsouhlasil mimořádně rozsáhlou výstavbu rodinných domů v Drásově v těsné blízkosti historické trasy „Hitlerovy dálnice“* je zavádějící. Souhlas uděluje KrÚ jen jako orgán ochrany ZPF (tj. odbor životního prostředí), a to pouze z hlediska záboru ZPF (navrženého v územním plánu odsouhlaseném obcí), nikoli odstupu od koridoru pro komunikace. Jako tzv. nadřízený orgán územního plánování pak vydává KrÚ pouze stanovisko z hlediska zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy (tj. vazby na katastry sousedních obcí a širší území).

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 v trase Brno – Moravská Třebová jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je R43 řešena v úsecích Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ve variantách *„Bystrcká“*, *„Bítýšská“* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* Kuřim – Lysice ve variantách „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná MŽP“, Lysice – Sebranice – bez variant a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou trasu R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jsou vymezeny 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 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 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.

Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází návrh varianty rychlostní silnice R43 „Optimalizovaná MŽP". Samotná studie však sama o sobě není „optimalizovaným řešením" z důvodů jejích nedostatků – především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim. Oddělení tranzitní dopravy od zdrojové a cílové dopravy do Brna je pravdivé jen pro dopravu směřující ze severu na západ, pro ostatní směry toto tvrzení pravdivé není. K „Optimalizaci trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" sdělily již při pořizování předchozích ZÚR JMK dotčené orgány (MD i OD KrÚ JMK), že dokumentace k optimalizované trase R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem není zpracována v souladu se základním předpisem Ministerstva dopravy „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací", která specifikuje základní požadavky na zpracování různých stupňů projektové dokumentace tento koncept studie není v žádném případě relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální (krajskou) dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim. MD nebude tento podklad akceptovat, pokud nebude srovnatelný s ostatními, tj. na stejné technické úrovni. MD ve svém stanovisku k podaným námitkám a připomínkám uplatněným při veřejném projednání 2. Návrhu ZÚR k předmětné studii uvedlo, že *„Vzhledem k zásadním rozporům s legislativou a k nedostatkům návrhu nelze studii považovat za relevantní podklad pro porovnání se sledovanými variantami. Studii považuje MD za účelový materiál, podporující zájmy zadavatele."* Konkrétněji k nedostatkům uvádí následující: *„Z hlediska koncepce dopravy je tento návrh v zásadním rozporu se sledovanými koncepcemi: – nerespektuje třístupňový ochranný systém města Brna, – řešení pro město Kuřim předkládá v rozporu se schválenými plány, město navíc uzavírá mezi čtyřpruh na severu a západě a mezi šestipruh na jihovýchodě, – chybí popis systému, není srovnatelným podkladem k výchozím variantám. Z hlediska dopravně inženýrského je rozdělení tranzitu a nákladní dopravy založeno na osobní úvaze – řešení není podloženo modelovým stavem. Chybí vyhodnocení křižovatek a průpletů. Severní obchvat Kuřimi je navržen se třemi MÚK ve vzdálenostech v rozporu s ČSN. Z technického hlediska jsou nepřiměřené zásahy do lesních masivů v prostoru Malé Lhoty, mezi Lipůvkou a Nuzířovem, není projednán přechod Vodní nádrže Brno, křížení řeky Svratky a Bílého potoka. Návrh nebyl projednán s dotčenými orgány ani s obcemi. Z hlediska finančního – odhad nákladů není podložen cenovými normativy. Na základě srovnání s dokumentacemi obdobného významu a rozsahu lze konstatovat značné podhodnocení obou variant."*

Proti idealizování „optimálnosti" varianty vycházející ze studie ing. Kalčíka svědčí i nesouhlasy obcí Čebín, Kuřim, Lažany, Milonice, Újezd u Černé Hory a Závist, které uplatnily k ZÚR JMK připomínky směřující proti variantě „Optimalizovaná MŽP" ve stejném úseku (Kuřim – Lysice), ve kterém se nachází obec Malhostovice, a stejně tak nesouhlasy obcí v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim dotčených vedením silnice R43 Boskovickou brázdou (Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Ostrovačice).

Ke „*Shrnutí požadavků obce podle bodu I*" uvádíme následující:

- Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat" (resp. „plnohodnotný obchvat") je požadavek obce zcela neurčitý a lze na něj reagovat pouze v obecné rovině. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližují více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno výše v textu, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem

pro jejich trasování.

- Trasa silnice R43 je v ZÚR JMK řešena v celém rozsahu, t. j. od dálnice D1 po severní hranici kraje. Řešení popsané výše – zahrnující jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv (viz výše), včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.
- Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází návrh varianty rychlostní silnice R43 „Optimalizovaná MŽP" – podrobněji viz výše.
- Další požadavky obce nejsou řešitelné na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi bude možné je zohlednit v územním plánu Malhostovice, resp. územních plánech dotčených obcí (dostupnost pozemků, ozelenění protihlukových valů, stanovení ochranného pásma silnice).

Koridory vymezené v ZÚR JMK v maximální míře respektují zastavěná území a zastavitelné plochy vymezené v územních plánech obcí, kolem kterých prochází, což bylo požadavkem pořizovatele při zpracování ZÚR JMK. Dopady konkrétní varianty na zastavěná území a zastavitelné plochy obcí a s tím související potřeba eliminace dopadů na veřejné zdraví jsou rovněž problémy řešitelné až při zpřesňování záměru v podrobnějších dokumentacích technického charakteru a v územních plánech.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části II: Podklady pro zpracování ZÚR JMK:

K bodu 1 týkajícímu se politiky územního rozvoje:

Pořizovatel ZÚR JMK se s názorem obce, že záměry obsažené v PÚR není možné automaticky převzít do Zásad územního rozvoje, aniž by byly podrobeny dalšímu hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant, opírajícím se o výklad závaznosti PÚR pro nižší (krajskou) úroveň Nejvyššího správního soudu z usnesení č. j. 9 Ao 3/2009 – 59 (viz výše) plně ztotožňuje. Nicméně je potřeba zdůraznit, že se nejedná o upozornění věcné, směřující k obsahu návrhu ZÚR JMK, nýbrž procesní.

K tomu pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Závaznost politiky územního rozvoje (PÚR) pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území je dána ustanovením § 31 odst. 4 stavebního zákona. Zásady územního rozvoje (ZÚR) tak jako navazující územně plánovací dokumentace kraje (kromě toho, že nesmí být v rozporu s PÚR) zpřesňují řešení obsažené v PÚR – viz Příloha č. 4, část I., odstavec 1, písm. b) až d) vyhlášky č. 500/2006 Sb. Znamená to, že záměry obsažené v PÚR se upřesňují, tj. prověřují v ZÚR postupem podle stavebního zákona a souvisejících předpisů. ZÚR jako koncepce územního plánování podléhají posouzení vlivů na udržitelný rozvoj, tj. vlivů na hospodářské a sociální podmínky a na životní prostředí. Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí se obecně řídí zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále také zákon č. 100/2001 Sb.). V případě posuzování vlivů ZÚR na životní prostředí se podle ust. § 12i zákona č. 100/2001 Sb. postupuje podle stavebního zákona, který je konkrétním promítnutím Směrnice 2001/42/ES, Směrnice 92/43/EHS a Směrnice 79/409/EHS.

Stavební zákon proto v § 36 odst. 1 ukládá současně s návrhem ZÚR zpracovat „Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území", které však není jeho součástí. Součástí ZÚR (a to části Odůvodnění) je základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na

životní prostředí. Pro porozumění vzájemných vazeb mezi zákonem č. 100/2001 Sb. a stavebním zákonem je dobré objasnit, že stavební zákon „posouzením vlivů" rozumí proces posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území (což je v souladu s chápáním pojmu „posouzení" v zákoně č. 100/2001 Sb.) a „vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území" označuje vlastní dokument, který se zpracovává. Obsah Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je stanoven v příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb.

Záměry obsažené v ZÚR JMK byly tudíž prověřeny komplexně a relevantně podrobnosti příslušející této krajské územně plánovací dokumentaci postupem podle stavebního zákona. Výsledný návrh ZÚR JMK, který byl předložen k projednání podle § 37 stavebního zákona, tudíž obsahuje záměry, které byly vyhodnoceny v rámci komplexního hodnocení jako realizovatelné, přičemž pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit, že hodnocení vlivů na životní prostředí je jedním z mnoha kritérií, které bylo třeba posuzovat ve vzájemném spolupůsobení na udržitelný rozvoj území.

ZÚR JMK tedy v souladu s úkoly územního plánování stanovenými v PÚR (zejména pro záměry dopravní a technické infrastruktury v kap. 5 a 6) prověřily účelnost a podmínky územní ochrany vyplývající z PÚR a navrženými prioritami a požadavky na uspořádání a využití území JMK a úkoly pro územní plánování ji zajišťují v podrobnosti jim příslušející.

Závěrem pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit, že ZÚR JMK jako koncepce územního plánování podle stavebního zákona samy o sobě faktickou realizaci záměru bez následného upřesnění v navazující územně plánovací dokumentaci (zejména v územních plánech) a následných povolovacích řízení neumožňují.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2 týkajícímu se Územní prognózy Jihomoravského kraje:

Připomínka 2 nesměřuje věcně k návrhu ZÚR JMK, nýbrž směřuje k podkladům pro zpracování ZÚR JMK uvedeným v Zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také Zadání ZÚR JMK). Připomínce v části požadující změny v Zadání ZÚR JMK již nelze vyhovět, neboť stavební zákon neumožňuje změnit zadání na základě připomínek uplatněných v další etapě pořizování Návrhu ZÚR JMK.

K tomu pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Od září 2002 do června 2004 byla zpracovávána Územní prognóza Jihomoravského kraje (dále jen ÚPG JMK), která je jako územně plánovací podklad využívána pro zpracování územně plánovací dokumentace. Zpracování a následné projednávání ÚPG JMK se řídilo příslušnými ustanoveními tehdy platné legislativy, zejména zákona č. 50/1976 Sb. („starý" stavební zákon). ÚPG JMK byla pořízena jako územně plánovací podklad, starý stavební zákon umožňoval její využití při pořízení ÚP VÚC Jihomoravského kraje. Z faktu, že ÚPG JMK nebyla veřejně projednána jako koncept ÚP VÚC JMK, však nelze dovozovat, že je pořízení územní prognózy zmařené. ÚPG JMK tudíž zůstává pouze územně plánovacím podkladem, a proto je uvedena mezi územně plánovacími podklady v Příloze č. 2 „Seznam podkladů" Zadání ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3 týkajícímu se podkladů pro zpracování ZÚR JMK:

Připomínka 3 nesměřuje věcně k návrhu ZÚR, JMK nýbrž směřuje k podkladům pro zpracování ZÚR JMK uvedeným v Zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také Zadání ZÚR JMK). Připomínce v části požadující změny v zadání ZÚR JMK již nelze vyhovět, neboť stavební zákon neumožňuje změnit zadání na základě připomínek uplatněných v další etapě pořizování, tj. v etapě projednávání Návrhu ZÚR JMK.

K ustanovení § 185 odst. 3 stavebního zákona pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Stavební zákon v § 185 odst. 3 větě první ukládá krajům pořídit územně analytické podklady do 30 měsíců od nabytí jeho účinnosti (tj. do června 2009). Větu druhou § 185 odst. 3 stavebního zákona *„Nebudou-li územně analytické podklady pořízeny, bude pořízení územně plánovací dokumentace vždy zahrnovat i zpracování průzkumů a rozborů řešeného území v rozsahu odpovídajícím územně analytickým podkladům."* na pořizování ZÚR JMK již nelze uplatňovat, neboť Jihomoravský kraj v souladu s § 185 odst. 3 stavebního zákona pořídil v zákonné lhůtě Územně analytické podklady Jihomoravského kraje (ÚAP JMK). První ÚAP JMK byly pořízeny v červnu 2009, tj. v zákonem stanovené lhůtě, jejich úplné aktualizace pak v roce 2011 a 2013, tj. v zákonem

stanovených dvouletých lhůtách. Pořízené ÚAP JMK a jejich aktualizace jsou tudíž prokazatelně územně plánovacím podkladem, který byl využit při zpracování návrhu ZÚR JMK. Rovněž bod 3 „Požadavky vyplývající z územně analytických podkladů" Zadání ZÚR JMK (2013) dokazuje, že ÚAP JMK již byly pořízeny. Obec se tedy v názoru, že se jedná o situaci, kdy ÚAP nebyly pořízeny, mýlí. To znamená, že požadavky vztahující se na průzkumy a rozbory, které mohly ÚAP nahrazovat do doby pořízení prvních ÚAP kraje bylo možné aplikovat v období od 01.01.2007 do 31.06.2009. Tato situace se aplikovala na pořízení předešlých ZÚR JMK.

K návrhu obce, aby do *seznamu územně plánovací dokumentace, územních studií ve smyslu stavebního zákona a významných oborových podkladů (příloha č. 2 Zadání ZÚR)* byly zařazeny jí uváděné podklady, považuje pořizovatel za důvodné objasnit následující:

a) Podklady, které byly v době pořizování a projednávání Zadání ZÚR JMK veřejně přístupné nebo poskytnuté jednotlivými resorty, obcemi, případně veřejností, byly uvedeny v Příloze č. 1, která je nedílnou součástí Zadání ZÚR JMK mezi oborovými podklady a nikoli v příloze č. 2, jak je v podání uvedeno.

b) Většina podkladů v připomínce uváděných je v Příloze č. 1 v seznamu oborových dokumentů zahrnuta, nebo jsou v něm uvedeny jiné relevantní a v té době dostupné dokumentace obdobného charakteru, viz níže uvedený přehled:

- *Studie „Optimalizované trasy R43 v úseku D1 – Kuřim Černá Hora, Ing. J. Kalčík, červen 2009"* je uvedena v Příloze č. 1, kap. C1 Doprava, v části „ K záměru rychlostní silnice R43" pod čísly 26 a 27
- místo *Akčního hlukového plánu aglomerace Brno* jsou v Příloze č. 1, kap. C4 Životní prostředí – hluk, ovzduší uvedeny v té době pořizovateli dostupné podklady, a to „Strategická hluková mapa pro aglomeraci Brno, 2008" pod č. 228 a "Hlukové studie pro jižní část Brna a přilehlou část brněnské aglomerace" pod č. 226
- *Akční hlukový plán Jihomoravského kraje* je uveden v Příloze č. 1, kap. C4 Životní prostředí – hluk, ovzduší pod č. 33
- místo „*City Pian: Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2040. In BRUNCLÍK, Alfréd, VOREL, Vladimír, et al. Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. ŘSD, 2009"* jsou v Příloze č. 1, kap. C. 1 Doprava, v části „Doprava – ostatní" uvedeny v té době veřejně dostupné podklady, a to „Údaje o intenzitách dopravy a jejích změnách v období let 2000, 2005 a 2010 na vybraných komunikacích v rámci ČR" pod č. 173, dále „Model silniční dopravy pro výhledovou síť JMK" pod č. 167 (který byl pro potřeby ZÚR JMK následně aktualizován) a „Modely intenzit dopravy pro koncept ÚP města Brna" pod č. 174.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ke „*Shrnutí požadavků obce podle bodu II"* uvádíme následující:

- K upozornění, že *„záměry obsažené v PÚR není možné automaticky převzít do ZÚR"* uvádíme, že *záměry* obsažené v ZÚR JMK byly tudíž prověřeny komplexně a relevantně podrobnosti příslušející této krajské územně plánovací dokumentaci postupem podle stavebního zákona. ZÚR JMK tedy v souladu s úkoly územní plánování stanovenými v PÚR (zejména pro záměry dopravní a technické infrastruktury v kap. 5 a 6) prověřily účelnost a podmínky územní ochrany vyplývající z PÚR a s navrženými prioritami a požadavky na uspořádání a využití území JMK a úkoly pro územní plánování ji zajišťují v podrobnosti jim příslušející – podrobněji viz výše u bodu 1 části II. tohoto podání.
- K požadavku na *„vypuštění Územní prognózy ze „Seznamu územně plánovací dokumentace, územních studií ve smyslu nového stavebního zákona"* uvádíme, že nesměřuje věcně k návrhu ZÚR JMK. Požadavku požadujícímu změny v zadání ZÚR JMK již nelze vyhovět, neboť stavební zákon neumožňuje změnit zadání na základě připomínek uplatněných v další etapě pořizování Návrhu ZÚR JMK – podrobněji viz výše u bodu 2 části II. tohoto podání.
- K požadavku na *„doplnění chybějících podkladů do Přílohy 1 Zadání ZÚR JMK „Seznamu podkladů"* uvádíme, že nesměřuje věcně k návrhu ZÚR JMK. Požadavku požadujícímu změny v zadání ZÚR JMK již

nelze vyhovět, neboť stavební zákon neumožňuje změnit zadání na základě připomínek uplatněných v další etapě pořizování Návrhu ZÚR JMK – podrobněji viz výše u bodu 3 části II. tohoto podání.

Závěrem považujeme za důvodné uvést následující:

Zadání ZÚR JMK bylo schváleno dne 28.02.2013 na 3. Zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje usnesením č. 206/13/73 v souladu s § 187 odst. 4 stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů. Jeho nedílnou součástí jsou Příloha č. 1 „Seznam podkladů" a Příloha č. 2 „Vyhodnocení požadavků uplatněných v rámci projednání návrhu Zadání ZÚR JMK".

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

V dalších částech podání věcně směřuje k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, proto se jimi pořizovatel ZÚR JMK vypořádal jak uvedeno níže.

K části týkající se záměrů návrhu ZÚR JMK, kterými je dotčeno správní území obce Malhostovice:

K záměru DS01 – kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Malhostovice proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Malhostovická" a variantě „Německá" uvedené v připomínce. 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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."*

Je pochopitelné, že kritéria zdůrazňovaná či upřednostňovaná různými subjekty (ať již obcemi, jednotlivými občany či spolky, nebo dotčenými orgány) se liší, neboť jsou ovlivněna mírou a způsobem dotčení jejich

soukromých či státem chráněných zájmů.

Například Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Záměr rychlostní silnice R43, který zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou rychlostní silnicí R35, je součástí TEN-T. Přispěje i ke zkvalitnění meziregionálního silničního spojení ve směru Brno – Moravská Třebová. Pro obce podél silnice I/43 vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel…. Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim – Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP“, která je podle vyhodnocení SEA nejpřijatelnější z hlediska vlivů na ovzduší.“*

Oproti tomu Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Ministerstvo dopravy preferuje variantu „německou“. Varianty B „malhostovickou“ a C „optimalizovanou MŽP“ považujeme z dopravního hlediska za méně vhodné.“*

ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují zastavěné a zastavitelné plochy vymezené v územních plánech dotčených obcí. Koridory a plochy jsou zde však vymezeny v poměrně malé podrobnosti odpovídající měřítku zpracování ZÚR JMK (1:100 000). Teprve na základě upřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) upřesňován, přičemž budou moci být zohledněny a řešeny konkrétní dopady na správní území obcí, jako je např. vzájemné propojení částí obce a sousedních obcí, přístup do krajiny, koordinace s vedením inženýrských sítí apod.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku“.*

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

<u>K záměru TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna</u>

Jak je v připomínce uvedeno, koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR dle stavebního zákona vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zákon však blíže neupravuje, zda a jak má „v ploše vymezené pro umístění vedení technické infrastruktury“ (tedy konkrétně v tomto případě pro umístění vedení VVTL plynovodu) být zohledněno související ochranné či bezpečnostní pásmo.

Záměr VVTL plynovodu je sledován v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, podklad pro něj

poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. ZÚR JMK zajišťují v odpovídající míře podrobnosti pouze územní ochranu koridoru. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace bezpečnostních pásem) a jednání se správcem sítě bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) zpřesňován (a tedy i zužován, resp. „odsunut" v rámci rozsahu koridoru ze ZÚR do odlehlejší polohy vůči obci). Teprve územní plán může reflektovat požadavek obce, který je v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK v měřítku 1: 100 000. Záměr VVTL plynovodu musí být v území při upřesňování umístěn tak, aby byly splněny všechny požadavky plynoucí z právních předpisů. Záměr může být současně umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce, jedná se však v tomto případě o požadavek, který bude uplatněn při upřesňování územních nároků v navazujících dokumentacích.

Územní rezervy jsou (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) plochy a koridory vymezené s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Jedná se tedy o územní rezervy pro vyhodnocení potřebnosti a plošných nároků záměrů, a nikoliv o záměry samotné. Omezují (a to jen dočasně) vlastníky pozemků pouze v možnosti realizace „podstatných změn" v území, které však nejsou ze strany vlastníků „nárokové". Budoucí eventuální snižování hodnoty nemovitostí je ve fázi územní rezervy a uvedeném kontextu pouze hypotetické.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K záměru POT07 – Opatření na vodním toku Kuřimka

Vyhovuje se požadavku obce Malhostovice na vypuštění plochy pro technická protipovodňová opatření POT07 Opatření na vodním toku Kuřimka z návrhu ZÚR JMK, odůvodněnému vyřešením protipovodňové ochrany v územních plánech dotčených obcí a částečnou realizací navržených opatření.

Pořizovatel ZÚR JMK zvážil argumenty obce Malhostovice a obdobné připomínky města Kuřimi a obce Moravské Knínice. Připomínce se vyhovuje tak, že **návrh na technické protipovodňové opatření POT07 Opatření na vodním toku Kuřimka bude z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K záměru POT01 – Poldr Malhostovice

Vyhovuje se požadavku obce Malhostovice ponechat v návrhu ZÚR JMK plochu pro technická protipovodňová opatření POT01 Poldr Malhostovice na vodním toku Lubě.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části týkající se zohlednění přiložených připomínek:

K připomínce pana Řezáka:

Podání pana Martina Řezáka k vedení plynovodu v k. ú. obce Nuzířov byla obcí Malhostovice postoupena k vyřízení Krajskému úřadu Jihomoravského kraje dne 07.05.2015, pod č. j. JMK 58729/2015. Vypořádání připomínky je provedeno samostatně pod ev. číslem 142.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce pana Podborského:

Podání pana Pavla Podborského k vedení plynovodu v k. ú. obce Nuzířov byla obcí Malhostovice postoupena k vyřízení Krajskému úřadu Jihomoravského kraje dne 07.05.2015, pod č. j. JMK 58737/2015. Vypořádání připomínky je provedeno samostatně pod ev. číslem 143.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**187-a, b**	Datum	29.05.2015	Č. j.	67792/15
Jméno	Ing. Anna Provazníková, vedoucí OVÚP				
Právnická osoba	**Úřad městské části města Brna, Brno Židenice**				

Obec / sídlo	Gajdošova 7, 615 00 Brno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Úřad městské části města Brna Brno-Židenice, Odbor výstavby a územního plánování (dále jen stavební úřad), příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Vám v příloze zasílá usnesení z 12. zasedání Rady MČ Brno-Židenice, které se konalo dne 27.04.2015, ve věci projednání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Příloha: usnesení z 12. zasedání RMČ Brno-Židenice

12/2015.47/

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Rada městské části Brno-Židenice

doporučuje

Zastupitelstvu MČ Brno-Židenice požadovat vedení komunikace R43 přes Bystrc.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**188**	Datum	01.06.2015	Č. j.	68350/2015
Jméno	**13 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice–Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od D1 s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. <u>Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)</u>

<u>Odůvodnění:</u>

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším

limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich

dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**189**	Datum	01.06.2015	Č. j.	68475/2015
Jméno	**13 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od Dl s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje

(PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo

kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny

rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**190**	Datum	01.06.2015	Č. j.	68477/2015
Jméno	**13 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od DI s využitím severního obchvatu Kuřími a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani

nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích

[320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**191**	Datum	01.06.2015	Č. j.	68480/2015
Jméno	**6 občanů**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od Dl s využitím severního obchvatu Kuřimi a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani

nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru……..článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování… …doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích

[320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**192**	Datum	02.06.2015	Č. j.	69051/2015
Jméno	**3 občané**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo					
Téma	Silniční doprava, jiné				
Téma – jiné					

Připomínky

My, níže uvedení a podepsaní občané uplatňujeme níže uvedené připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK).

1. Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit R43 v trase Kuřim – Čebín – Drásov/Malhostovice – Všechovice/Skalička – Malá Lhota – Černá Hora

Odůvodnění:

Rychlostní komunikace R43 se má stát součástí transevropské silniční sítě, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Trasování R43 v blízkosti obcí Drásov, Malhostovice, Všechovice, Skalička, Čebín, Malá Lhota a dalších by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, a to v situaci, kdy nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů.

2. Požadujeme, aby trasování R43 bylo v ZÚR posuzováno s uvážením všech známých variant.

Odůvodnění:

Varianta R43 dle autorizovaného projektu ing. Kalčíka (2009) vedená jak důsledná obchvatová trasa od DI s využitím severního obchvatu Kuřími a dále pokračující plnohodnotným obchvatem Lipůvky dále k severu ve směru na Černou Horu a Skalici nad Svitavou je komplexním řešením a musí být posuzována jako celek.

3. Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalováni Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR)

Odůvodnění:

Vymezení R43 v PÚR platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené 15. 4. 2015 byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup.

Vyhodnocení připomínek

K připomínce č. 1

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, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Veškeré dopady dopravních staveb je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech. Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v předmětném úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím kritériím.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení podkladů prokazujících dodržení požadavků stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2

Bez definování, co přesně je myšleno pod pojmem „obchvat“, je tvrzení, že varianta vedení silnice R43 zpracovaná Ing. Kalčíkem je „důsledná obchvatová trasa“ a je „komplexním řešením“ zcela neurčité a neověřitelné a lze je považovat spíše za subjektivní názor podatelů. Trasy R43 navržené v ZÚR JMK se samozřejmě k některým z (vyjmenovaných) obcí přibližuje více a k některým méně, ale vždy jsou vedeny v poloze přípustné z hlediska vlivů na životní prostředí, a to i z hlediska vlivů na zdraví obyvatel. Jak je uvedeno k bodu 1 podání, vzhledem k hustotě osídlení v České republice, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Takový požadavek není ani

nemůže být jediným či rozhodujícím hlediskem pro jejich trasování.

Vágní je rovněž tvrzení, že předmětná trasa je „komplexním řešením a musí být posuzována jako celek". Pořizovatel nemá žádnou zákonnou povinnost návrh trasy dle projektu ing. Kalčíka „posuzovat jako celek". Tento postup by z důvodů nedostatků varianty (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim; o komplexní řešení tedy evidentně nejde) nebyl v případě předmětné varianty ani vhodný, ani účelný.

Jako celek byla v ZÚR JMK řešena koncepce silniční dopravy a infrastruktury, která je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Scénáře obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející především z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze, ale simulují také alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. V přehledu záměrů uvedeném v tabulce na str. 84 je obsažena i rychlostní silnice R43 dle Ing. Kalčíka.

V návrhu ZÚR JMK jsou prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Konkrétně v úseku R43 Kuřim – Lysice je v návrhu ZÚR JMK kapacitní silnice R43 vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C). Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP" vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora" (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Sledována již není pouze varianta úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje ve směru Svitavy, a to z důvodů popsaných níže k bodu 3 podání.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3

K vymezení koridoru kapacitní silnice R43:

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010-149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování……..doplnění názvu „Svitavy" do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování…."*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z Politiky územního rozvoje ČR 2008, která ukládá MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35". Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.09.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R 35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích

[320] a [321].

Návrh koridoru kapacitní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je tak plně v souladu se schválenou PÚR 2008 a Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení kapacitní silnice R43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 001**	Datum	23.03.2015 08:45:36	Kód	Yv38D
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Děkuji za zapracování spojky obou brněnských dálnic.

Vyhodnocení připomínky

Na vědomí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 002**	Datum	24.03.2015 08:45:37	Kód	wzRhL
Jméno	Ing. Jan Studený				
Právnická osoba	**Obec Říčany**				
Obec / sídlo	Říčany, nám. Osvobození 340, 664 82				
Téma	Zásobování vodou				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Říčany nesouhlasí s umístěním TV01 – „Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany“. Stavba nemá pro naši obec žádný strategický význam. Naše obec už má zajištěnu dodávku vody s dostatečnou vydatností, protože v roce 2013 se od našich zdrojů odpojil Městys Ostrovačice, který si vybudoval vlastní

přivaděč z Rosic. Navíc bude v budoucnu možné naopak zásobovat Říčany z Ostrovačic. Obec Říčany má vlastní zdroj vody, který má po odpojení Ostrovačic dostatečnou vydatnost i s velkou rezervou. Navíc v naší obci neplánujeme žádný dramatický rozvoj. Žádáme o výmaz koridoru TV01, protože není opodstatněný a nebyl s naší obcí nijak konzultován. Navíc nám významně zasahuje do lokality budoucího průmyslového rozvoje.
Vyhodnocení připomínky K připomínce proběhlo na KrÚ JMK nejprve jednání dne 20.04.2015 za účasti zástupce obce a zástupců Vírského oblastního vodovodu, sdružení měst, obcí a svazků obcí (dále jen VOV). Na jednání předali zástupci VOV vyjádření Městyse Ostrovačice, který se připojil k připomínce obce Říčany a rovněž požaduje vypuštění záměru TV01 s odůvodněním připojení městyse na Skupinový vodovod Ivančice – Rosice. Na základě výše uvedeného zástupci VOV souhlasili se zkrácením koridoru záměru TV01 a jeho ukončením ve vodojemu Chudčice. Zkrácení záměru TV01 se dotýká obcí Hvozdec, Veverské Knínice a městyse Veverská Bítýška, proto se KrÚ obrátil na obce s žádostí o vyjádření, zda akceptují vypuštění záměru TV01 v úseku Říčany – Chudčice z návrhu ZÚR JMK. Obce s vypuštěním souhlasily vyjma obce Hvozdec, která požaduje ukončení ve vodojemu Hvozdec s odůvodněním, že obec s napojením na Vírský oblastní vodovod výhledově počítá. Následně proběhlo na KrÚ JMK jednání dne 22.07.2015 za účasti zástupců všech dotčených obcí a zástupců VOV, na kterém byl návrh ukončení záměru Vírského oblastního vodovodu, napojení skupinového vodovodu Říčany ozn. TV01 prodiskutován s následujícím závěrem, který zúčastnění akceptovali: **V návrhu ZÚR JMK bude záměr TV01 ukončen v plánovaném předávacím místě u obce Hvozdec.** **Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 003**	Datum	24.03.2015 11:30:36	Kód	IFNKq
Jméno	Mgr. Bc. Iveta Moudrá				
Právnická osoba	**Městys Běhařovice**				
Obec / sídlo	Běhařovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					
Připomínka V městysi a jeho místních částech probíhá v současné době výstavba splaškové kanalizace, v měsíci 9/2015 by měla být dokončena. Přes obec Běhařovice vede silnice II/399, která je ve velice špatném stavu. Do této komunikace se v obci Běhařovice bude pokládat i tato kanalizace. V současné době je tato komunikace vedena jako úniková cesta z JE Dukovany a má oblastní význam. Tak se ptáme, zda se počítá v investičních záměrech kraje do budoucnosti s opravou této komunikace. Děkujeme za odpověď. Moudrá					
Vyhodnocení připomínky Není předmětem řešení ZÚR. ZÚR neřeší opravy stávajících silnic, ale záměry rozvoje území. Případná oprava stávající silnice II/399 je v kompetenci odboru rozvoje dopravy, KrÚ JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**K 004**	Datum	24.03.2015 13:15:36	Kód	+Mn4P
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Dobrý den, mám jednu připomínku, nebo spíš prosbu. Jestli by bylo možné v severní části dálnice D1 označené jako RDS05 směrem k Tvarožné, Sivicím a Pozořicím umístit pruh – biodiverzitní. Jde mi o to že jižním směrem k Holubicím a Blažovicím je umístěna dnes protihluková zeď. Na severní stranu nikoliv. Vzhledem k tomu že pohybující se vozidla jde vidět pouhým okem z oken mého domu, soudím že hluk jde přímo od dálnice směrem k nám do prostoru a zároveň se přidává hluk odražený od protihlukové stěny, čímž se násobí a zesiluje. Prakticky jde dálnice slyšet 24hodin denně jako neustálý souvislý hučící hluk. A to na vzdálenost cca 10km. Čímž je tak podstatně překročena hranice nadmístního významu této dálnice. (neboli je podhodnocena). Navrhuji aby u dálnice byl zřízen biodiverzní pruh o šířce cca 3m od Velatického biokoridoru RBC194 až k Velešovicím. Vlastně z druhé strany mají Blažovice K132T biokoridor. A byla zde povolena výsadba himalájských smrků. Tyto smrky mají jemné jehličky jsou husté a houževnaté. Nezlomí se při námrazách, jsou odolné větru, mají vynikající absorpční schopnost hluku a rovněž by působili jako větrolamy. Děkuji za pozoronst. Dále bych ještě uvedl, že nemáte stanovenu biodiverzní ochranu u Velešovického rybníka.

Vyhodnocení připomínky

Odhlučnění stávající dálnice D1 je věcí provozovatele dálnic. Protihluková opatření se řeší na základě měření a v závislosti na intenzitě hluku se navrhuje konkrétní protihlukové opatření (protihlukové valy, stěny, event. nějaká výsadba atp., určuje se délka, výška, materiál protihlukových stěn). Protihluková opatření se navrhují na základě hlukových studií v rámci přípravy dokumentací pro územní rozhodnutí. Dle vyjádření Ředitelství dálnic a silnic byla pro stavbu Brno, východ – Holubice hluková studie v rámci DÚR zpracována v roce 2007. V současné době je již neaktuální a předpokládá se její aktualizace.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 005**	Datum	25.03.2015 07:45:36	Kód	hIVAw
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Územní systém ekologické aktivity				
Téma – jiné					

Připomínka

Jako vlastník nemovitosti dotčeného území nadregionálního koridoru K 157T v zastavěném území obce Starý Poddvorov nesouhlasím s tímto koridorem, který zasahuje do intravilánu obce. Zvláště pak s požadavky na uspořádání a využití území: „Zejména chránit území koridorů před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridoru, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují“. Z mého pohledu je tento úsek v části zastavěného území zbytečný. Rozšíření koridoru bych viděl spíše mimo zastavěné území obce.

Vyhodnocení připomínky

K požadavku na vypuštění části koridoru pro nadregionální biokoridor K 157T na území obce Starý Poddvorov uvádíme, že v prostoru vlastního biocentra RBC 341 „Kapánsko“ je dostatečný prostor pro zajištění průchodnosti nadregionálního biokoridoru K 157T, proto nadregionální biokoridor nebude vymezen vně plochy

regionálního biocentra. Znamená to, že vymezení části koridoru pro nadregionální biokoridor K 157T na území obce Starý Poddvorov v úseku částečně se překrývajícím s plochou pro vložené regionální biocentrum RBC 341 „Kapánsko“ bude v grafické části I. Návrhu ZÚR JMK upraveno tak, aby koridor pro K 157 T nebyl vymezen vně této plochy.

Ministerstvo životního prostředí jako dotčený orgán zmocněný § 79 odst. 3 písm. q) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, doporučuje vyhovět části připomínky Ing. Ivo Padalíka, která se vztahuje k vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor ÚSES. MŽP nemá námitky proti vypuštění části koridoru pro nadregionální biokoridor pod lesem Střední Kapánsko, která přesahuje hranice plochy vymezené pro vložené regionální biocentrum a je částečně vymezena v zastavěném území.

S ohledem na to, že připomínce k vymezení koridoru pro biokoridor K 157T se vyhovuje, upřesňujeme, že připomínkou napadený požadavek na uspořádání využití území se po úpravě ZÚR JMK na nemovitosti Ing. Padalíka nebude vztahovat.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 006**	Datum	25.03.2015 09:30:36	Kód	8mXyR
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Existuje nějaká studie technického provedení R43 v úseku Žernovník-Lysice, konkrétně v těsném okolí obce Černá Hora, oblast Selkov, kde stávající plán počítá, že R43 bude v těsném sousedství novostaveb (cca 270 m)?. Jakým způsobem by mělo v této oblasti být řešeno odhlučnění dálničního tělesa a jeho dopad na kvalitu ovzduší v přilehlé, nově obydlené části? Jak bude řešen případný dopad dálničního tělesa na statiku přilehlých novostaveb? Je možné stávající koridor posunout o cca 800 metrů severo-západně směrem k obci Býkovice? Tedy koridor by procházel oblastí U Horky namísto těsného okolí Selkova.

Vyhodnocení připomínky

Koridor pro R43 je v návrhu ZÚR JMK v daném úseku vymezen o šířce 400 m (minimálně 250 m) mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obce Černá Hora.

Při vymezování koridoru v návrhu ZÚR JMK vycházel projektant ze zpracovaných dokumentací: „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 10/2006), které byly podkladem pro stanovisko ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru R43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí a rovněž z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“, která byla zpracována v roce 2012 na základě stanoviska ministerstva životního prostředí. Studie se zabývá protihlukovým opatřením a v předmětné lokalitě návrh obsahuje protihlukové stěny.

V předmětných studiích došlo k posunutí trasy západním směrem – tedy až za těleso tzv. „německé dálnice“.

Opatření ke zmírnění vlivů z provozu dopravy na budoucí rychlostní silnici R43 bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru na základě např. hlukových studií. Návrh opatření k eliminaci vlivů z provozu dopravy ukládá stanovisko MŽP k dokumentaci EIA (z r. 2010). Stavba nemůže být realizována tak, aby byly překročeny limity dané platnou legislativou pro okolní prostředí.

Způsob odhlučnění dálničního tělesa a případný dopad dálničního tělesa na statiku přilehlých novostaveb lze

řešit až v rámci povolovacího řízení. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 007**	Datum	25.03.2015 10:30:36	Kód	YrG/W
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	aplikace				
Připomínka Dobrý den, vítám tuto aplikaci jako laik. A rád bych, kdyby bylo možné filtrovat dle témat (problematiky) jako silnice, železnice atd., aby mapy byly přehlednější. Děkuji Vám za vyřízení.					
Vyhodnocení připomínky Podnět bude prověřen při přípravě aplikace, která bude využita u veřejného projednání ZÚR JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**K 008**	Datum	27.03.2015 16:00:36	Kód	TS2EX
Jméno	Vladimír PAULÍK				
Právnická osoba	**Obec Petrovice**				
Obec / sídlo	Petrovice okr. Blansko				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Domov důchodců				
Připomínka Žádáme o zahrnutí do návrhu ÚP JMK v k. ú. Petrovice u Blanska výstavba objektu domov důchodců 56 lůžek. V UP obce je tento záměr zahrnutý a vymezena lokalita včetně vydaného územního rozhodnutí s touto stavbou.					
Vyhodnocení připomínky Záměr domova důchodců je vymezen v územním plánu obce. ZÚR vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu v měřítku 1 : 100 000. Obsah ZÚR a územních plánů je dán stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. V souladu se stavebním zákonem ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu. Územní plán stanoví vlastní priority obce týkající se rozvoje a uspořádání jejich území a vlastní záměry. Z Vaší připomínky vyplývá, že záměr – plocha pro objekt domova důchodců je v územním plánu vymezen a v souladu s územním plánem bylo již vydáno územní rozhodnutí. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**K 009**	Datum	02.04.2015 12:45:36	Kód	HjnIM
Jméno	ing. Jindřiška Brožová				

Právnická osoba	**OBEC VALCHOV**
Obec / sídlo	Valchov
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Dotaz – připomínka: v části D.1.1, kapitola silnice II.třídy není žádná zmínka o silnici II/150. Obec Valchov má ve svém územním plánu koridor regionálního významu – obchvat obce Valchov. Tento záměr, domnívám se, byl i ve starších dokumentech kraje. V návrhu ZÚR však chybí. Proč? Nelze do dokumentu doplnit? Obec Valchov chce tento obchvat zachovat v plánovacích dokumentacích. Děkuji Jindřiška Brožová, starostka obce Valchov.

Vyhodnocení připomínky

Koridor pro obchvat je veden na katastrálním území obce Valchov a je vymezen v územním plánu obce. ZÚR neřeší všechny záměry v kraji, ale pouze záměry nadmístního významu. Obsah ZÚR a územních plánů je dán stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. V souladu se stavebním zákonem ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu. ZÚR nenahrazují územní plán a neupravují záležitosti místního významu. Vymezení obchvatu plně přísluší územnímu plánu.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 010**	Datum	08.04.2015 16:15:37	Kód	qysBY
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V části textu DS01-A – R43 Kuřim – Lysice, Varianta „Německá“ je špatné označení jednotlivých variant u varianty Optimalizovaná MŽP – „R43 Kuřim – Lysice (DS01) V úseku Kuřim – Lysice ZÚR JMK vymezují koridory DS01 v těchto variantách; var. „Německá“ (A), var. „Malhostovická“ (B), var. „Optimalizovaná MŽP“ (B).“

Vyhodnocení připomínky

Chyba v textu II. Odůvodnění ZÚR JMK na str. 99 v odstavci R43 Kuřim – Lysice (DS01) bude opravena. U var. „Optimalizovaná MŽP“ bude opraveno značení v závorce (B) na správné označení (C).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 011**	Datum	13.04.2015 17:15:37	Kód	+AIke
Jméno	Petr Komárek				
Právnická osoba	Starosta Obce				
Obec / sídlo	**Úsobrno** 81, 679 39				
Téma	Jiné				

Téma – jiné	nesouhlas se zásadami územního rozvoje na území obce Úsobrno

Připomínka

Obec Úsobrno výslovně nesouhlasí s umístěním lokality pro budoucí nerealizovatelnou přehradu – LAPVR08, dále nesouhlasí s RBC 1892 – Úsobrnské údolí, K92MB – nadregionální biokoridor, RBC 275 Duraně. Nesouhlas je dán z důvodu budoucího využití pozemků.

Vyhodnocení připomínky

K nesouhlasu obce Úsobrno s umístěním lokality pro budoucí nerealizovatelnou přehradu LAPVR 08 – lokalita Úsobrno uvádíme následující:

Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území, (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit lokality LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

h) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

i) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

j) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

k) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

l) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

m) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

n) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně k LAPV Úsobrno uvádíme, že je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Úsobrnka jako plocha územní rezervy LAPVR 08. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako vodní zdroj pro bilančně problematickou oblast tzv. Malé Hané a zajištění ekologických průtoků v Jevíčce a Třebůvce, je využitelná i jako vodárenský vodní zdroj. Její zařazení v kategorii B znamená, že jde o území, které je svou polohou a parametry vhodné pro akumulaci za účelem protipovodňové ochrany, pokrytí požadavků na odběry vody a nadlepšování průtoků (zabezpečení ekologických průtoků ve vodních tocích). Kategorie B dále znamená, že území této LAPV bude přezkoumáváno v šestiletém cyklu v návaznosti na zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality

vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

„Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovil podmínky využití území *„V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:*

d) nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

e) změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

f) staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky zvláštních a nebezpečných odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).

Smyslem výše uvedených podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K nesouhlasu obce Úsobrno s lokalitou LAPV Úsobrno uvádíme vyjádření MZe:

Ministerstvo zemědělství, jako dotčený vodoprávní úřad uplatňující aplikaci Generelu LAPV do ZÚR podle § 108 odst. 2 vodního zákona, souhlasí s výše uvedenými důvody a nedoporučuje vyhovět části připomínky obce Úsobrno, která se vztahuje k vymezení územní rezervy LAPVR 08 pro lokalitu Úsobrno v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K nesouhlasu obce Úsobrno s vymezením ploch a koridorů pro nadregionální a regionální prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) v návrhu ZÚR JMK, a to s nadregionálním biokoridorem K 92 MB, s regionálními biocentry RBC 275 Duraně a RBC 1892 – Úsobrnské údolí týkajícími se správního území obce Úsobrno uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“*

ÚSES se vymezuje na základě metodického postupu, který zahrnuje 5 základních kritérií (zejména rozmanitost a reprezentativnost stanovišť, prostorové vztahy, prostorové parametry – minimální šířky a maximální vzdálenosti, stav krajiny, atp…). Vlastní lokalizace biocenter a biokoridorů odráží kvalitu území, výjimečnost konkrétních stanovišť v území, a tím tedy nutnost ochrany.

Konkrétně k nesouhlasu obce Úsobrno s nadregionálním biokoridorem K 92 MB a s regionálními biocentry RBC 275 Duraně a RBC 1892 – Úsobrnské údolí uvádíme následující: Lokalizace předmětných biocenter a biokoridoru ÚSES na území obce Úsobrno odráží kvalitu území, výjimečnost konkrétních stanovišť v území,

a tím tedy nutnost ochrany. V případě biocentra Duraně se jedná o překryv biocentra s přírodní rezervací Durana. Výše uvedená kritéria byla zohledněna již v prvním jednotném podkladu sloužícím pro koordinaci vymezování ÚSES na území České republiky, kterým je vymezení nadregionálního a regionálního ÚSES ve společném územně technické podkladu (ÚTP) Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí ČR z roku 1996. Na základě tohoto posouzení byly v území lokalizovány právě do daných prostor. V následujících letech bylo koncepční vymezení předmětných biocenter a biokoridoru na správním území obce Úsobrno všemi oborovými dokumentacemi potvrzeno a dlouhodobě stabilizováno. Rovněž návrh ZÚR JMK vymezením ploch pro regionální biocentra RBC 275 Duraně a RBC 1892 – Úsobrnské údolí a koridoru pro biokoridor K 92 MB koncepční řešení ÚSES potvrzuje. Neopomenutelným důvodem pro lokalizaci skladebných částí ÚSES na území obce Úsobrno je také koordinace s vymezenou koncepcí ÚSES na území okolních krajů, vycházející z celorepublikové koncepce ÚSES sjednocené v roce 1996 zmíněným ÚTP. V konkrétním případě obce Úsobrno je vymezení jednotlivých biocenter a biokoridorů koordinováno s vymezením v ZÚR Olomouckého kraje.

K nesouhlasu obce Úsobrno s nadregionálním biokoridorem K 92 MB uvádíme vyjádření MŽP:

Návrh Zásad územního rozvoje vymezuje v souladu s koncepcí nadregionálního územního systému ekologické stability (ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES, MMR, MŽP, 1996) koridor pro upřesněné vymezení biokoridoru ÚSES v územních plánech příslušných obcí, které zahrnuje v souladu s metodickými principy vymezování ÚSES vložená regionální biocentra. Nadregionální biokoridor ÚSES (terestrická osa mezofilní bučinná) s označením K 92 spojuje nadregionální biocentrum Vojenský (Repešský) žleb a křížení s NRBK K 82.

Navržený koridor pro budoucí upřesněné vymezení nadregionálního biokoridoru K92 v navazující územně plánovací dokumentaci obce Úsobrno, resp. dalších dokumentacích (např. LHP) je vymezen tak, aby zahrnoval spektrum stanovišť odpovídajících typologické kategorii biokoridoru. Při průmětu koridoru na ortofotomapu je zřejmé, že biokoridor je vymezen v lesním komplexu, tedy na lesních pozemcích státu ve správě státního podniku Lesy ČR, což minimalizuje případná budoucí omezení vlastnických práv k pozemkům, na nichž se ve veřejném zájmu ve smyslu § 4 odst., 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vytváří síť ÚSES.

Námitka je formulována obecně a neurčitě. Není uveden žádný konkrétní důvod, tedy zejména žádný konkrétní záměr obce lokalizovaný na konkrétní pozemky či území, s nímž by mohlo být vymezení koridoru v návrhu ZÚR pro budoucí upřesnění biokoridoru v územním plánu obce v příslušných prostorových parametrech v rozporu. MŽP neshledává důvod k úpravě vymezení koridoru v návrhu ZÚR v k. ú. Úsobrno.

Pořizovatel ZÚR JMK se ztotožňuje s vyjádřením MŽP, že důvody nesouhlasu obce Úsobrno jsou formulovány obecně a považuje za podstatné upřesnit: Při zapracování ÚSES do územního plánu je na základě místní znalosti území a se souhlasem orgánu ochrany přírody přípustné zmenšit plochy pro biocentra a zúžit koridory pro biokoridory dle metodických zásad pro upřesňování ÚSES a dle podmínek stanovených v bodě (245) I. Návrhu ZÚR JMK.

K nesouhlasu obce Úsobrno s regionálními biocentry RBC 275 Duraně a RBC 1892 Úsobrnské údolí uvádíme vyjádření OŽP KrÚ JMK:

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 77a odst. 4 písm. x) a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, doporučuje nevyhovět části připomínky obce Úsobrno, která se vztahuje k vymezení plochy pro regionálními biocentrum RBC 275 Duraně a RBC 1892 Úsobrnské údolí v návrhu ZÚR JMK. K tomuto závěru ho vedou níže uvedené důvody.

Předně je na místě k regionálnímu biocentru Duraně (RBC 275) uvést, že vymezení hranice ve velké míře odpovídá vedení hranice zvláště chráněného území přírodní rezervace Durana. Předmětem ochrany přírodní rezervace uvedeným ve zřizovacím předpise je zachování jedinečného komplexu převážně bukových porostů při severozápadním okraji Drahanské vrchoviny na rozhraní 4. bukového a 5. jedlobukového vegetačního stupně, převážně v přírodě blízkém až přirozeném stavu. Ve zřizovacím předpise je rovněž uvedeno, že lokalita tvoří jádrové území regionálního biocentra územního systému ekologické stability krajiny. Případné „budoucí využití pozemků", které se objevuje v argumentaci obce Úsobrno, je tak v tomto případě limitováno řadou již

existujících právních omezení, která vyplývají jak ze základních ochranných podmínek zvláště chráněného území upravených zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, tak i z bližších ochranných podmínek uvedených ve zřizovacím předpise tohoto zvláště chráněného území (tj. nařízení č. 17/98 Okresního úřadu Blansko ze dne 22. července 1998, kterým se zřizuje přírodní rezervace Durana a její ochranné pásmo), případně pak z právních omezení daných existencí ochranného pásma tohoto zvláště chráněného území.

Ve vztahu k regionálnímu biokoridoru Úsobrnské údolí (RBC 1892) lze uvést, že se jedná o výrazně zalesněné údolí Úsobrnského potoka. Právě vodní toky s navazujícím širším okolím v podobě říční nivy či zahloubeného údolí představují přirozené přírodními koridory umožňující migraci významné části organismů. Tento obecný závěr pak platí i v případech, kdy došlo díky lidské činnosti k výraznému pozměnění původních přírodních ekosystémů. Je proto zřejmé, že biokoridory jakožto základní skladební prvky ÚSES jsou často vymezovány právě v těch segmentech krajiny, jejichž osu tvoří vodní toky. Zásadní skutečností v tomto případě rovněž je, že pozemky v dotčeném území patří z velké části mezi pozemky určené k plnění funkcí lesa. Případné „budoucí využití pozemků", které se objevuje v argumentaci obce Úsobrno, je tak v tomto případě limitováno řadou již existujících právních omezení, která vyplývají především ze zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Jak les, tak i vodní tok a údolní niva jsou navíc podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, tzv. významnými krajinnými prvky. Všechny významné krajinné prvky jsou podle tohoto zákona chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody. Mezi takové zásahy patří zejména umisťování staveb, pozemkové úpravy, změny kultur pozemků, odvodňování pozemků, úpravy vodních toků a nádrží a těžba nerostů.

Nezbytné je dále zdůraznit, že podle mapových podkladů Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky výše uvedenými prvky ÚSES prochází dálkový migrační koridor pro velké savce a jedná se současně o migračně významné území, což jen dokládá účelnost stávajícího vymezení prvků ÚSES. Migračně významná území zahrnují oblasti stálého výskytu velkých savců i prostory potřebné k migraci a chrání propustnost krajiny jako celku. Požadavkem je, aby hledisko zachování jejich propustnosti bylo jedním z důležitých kritérií v rámci procesů územního plánování. Dálkové migrační koridory jsou vedeny uvnitř migračně významných území a představují prostory pro zajištění alespoň minimální průchodnosti krajiny. Jsou vymezeny v místech, která jsou v současnosti stále ještě průchozí, přičemž se často jedná o poslední možnosti, kudy mohou velcí savci projít. Údaje o využívání dotčených území při migraci velkých savců jsou navíc orgánu ochrany přírody známy rovněž i z vlastní činnosti. Všechny výše uvedené skutečnosti tak vedou Krajský úřad Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody, k závěru nevyhovět části připomínky obce Úsobrno, která se vztahuje k vymezení plochy pro regionálními biocentrum RBC 275 Duraně a RBC 1892 Úsobrnské údolí v návrhu ZÚR JMK.

Pořizovatel ZÚR JMK se ztotožňuje s vyjádřením OŽP KrÚ JMK, že je potřeba dbát na hledisko propustnosti a k migraci velkých savců, a považuje za podstatné objasnit následující: V rámci zpracování návrhu ZÚR JMK byla prověřena možnost propojení, které by zajistilo nepřerušený nebo neomezený průchod bioty velkým savcům. U záměrů dopravní infrastruktury byla prověřována nutnost stanovení takových opatření, která umožní územní kontinuitu biokoridoru. Byly zvažovány zejména takové případy, kdy je vedení biokoridoru shodné s význačnou migrační trasou. Dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras, včetně stanovení jejich nadmístního nebo republikového významu, proto nebylo možné stanovit podmínku neomezeného průchodu v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 012**	Datum	15.04.2015 09:00:37	Kód	HG3rt

Jméno	Vladimír Kalus
Právnická osoba	**Obec Chudčice**
Obec / sídlo	Chudčice č. 220, 664 71
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Koridor kapacitní silnice R43 v úseku Troubsko/Ostrovačice-Kuřim Obec Chudčice již mnohokrát vyjádřila svůj nesouhlas se záměrem, jak Jihomoravského kraje, tak Magistrátu města Brna, aby bylo její katastrální území jakkoliv zasaženo plány, vypracováváním studií či výstavbou kapacitní silnice R43. V Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen Návrh ZÚR JMK), který byl obci Chudčice předložen k připomínkování, jsou přes území tzv. Boskovické brázdy (pozn. Trasa R43 z Kuřimi přes Čebín, Chudčice, Veverskou Bítýšku, Hvozdec a Veverské Knínice s napojením D1 v Ostrovačicích – u některých variant koridoru R43 jsou zasaženy jen některé jmenované obce) rozpracovány a navrženy různé varianty vedení R43 a opět i varianty vedení R43 katastrálním územím obce Chudčice. Obec Chudčice nesouhlasí ani z jednou variantou vedení kapacitní silnice R43 přes území tzv. Boskovické brázdy, resp. k. ú. obce Chudčice a jednoznačně odmítá zřízení územní rezervy v Územním plánu obce Chudčice. Zastupitelstvo obce Chudčice i občané prostřednictvím občanské iniciativy již mnohokrát vyjádřili nesouhlas s plánováním R43 přes katastrální území obce. Zřízení územní rezervy o šíři 600 metrů ve vymezených koridorech R43 přes katastrální území obce Chudčice je pro rozvoj obce a její obyvatele likvidační. Argumenty: Trasa vedení R43 přes katastrální území obce Chudčice nesplňuje zadání stavby v městském měřítku, a to pro vnitroměstskou a dále městskou cílovou a zdrojovou dopravu. Trasa R43 „Boskovickou brázdou“ by řešila pouze tranzitní dopravu, která tvoří pouze cca 20% současného dopravního zatížení v Brně ve směru sever-jih a taková trasa je jednoznačně finančně neodůvodnitelná. Trasa R43 „Boskovickou brázdou“ neřeší problém příjezdu do Brna od severu s požadovaným rozložením dopravního zatížení nyní přetížených městských částí Brno-Řečkovice, Královo pole, Žabovřesky a Brno střed na ostatní městské části. Trasa R43 „Boskovickou brázdou“ by ekologicky významně negativně ovlivnila Přírodní park Podkomorské lesy se Státní rezervací Břenčák, turisticky exponovanou severní část Brněnské přehrady u Veverské Bítýšky; turistický ruch v oblasti hradu Veveří a mnoho dalších lokalit. Jak je uvedeno v Návrhu ZÚR JMK byly v minulosti pro úsek R43 „Boskovickou brázdou“ zpracovány řady studií, které však nikdy neprokázaly, že toto vedení R43 je opodstatněné a přinese pro město Brno kýžený efekt odlehčení a rozložení městské dopravy. Z Návrhu ZÚR JMK, který je nám nyní předkládán k připomínkám je zcela zřejmé, že Jihomoravský kraj opět podléhá vlivům občanských iniciativ, které dělají všechno proto, aby R43 nevedla tzv. bystrckou variantou (RDS01-A). Jihomoravský kraj hodlá opět plýtvat prostředky daňových poplatníků na nesmyslné studie, aby nakonec došel ke zjištění, že vedení R43 20 km od Brna nemá význam pro městskou dopravu v Brně. Navíc s ohledem na již provedené studie předpokládáné intenzity dopravy, že intenzita dopravy by byla cca 12-14 tis. vozidel denně, tuto variantu R43 neopravňuje z hlediska ČSN 736101 zařadit do sítě rychlostních silnic. V předloženém návrhu ZÚR JMK je jednoznačný závěr, že varianta R43 v koncepčním scénáři C (Bystrcká stopa) vykazuje vysokou dopravní účinnost – intenzita dopravy:27,5-30,3 tis. voz./den. U této varianty je jako u jediné patrný i významný pozitivní efekt na tzv. velký městský okruh Brna, kde dochází k úbytku dopravy v řádech kolem 20% a na vstupních radiálách i nad 20%, což je pro urbanizované území velkým přínosem.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovateli ZÚR JMK je znám dlouhodobě trvající nesouhlas obce Chudčice s variantou vedení silnice R43 (a to i ve formě rezervy), která by měla dopad na jeho správní území a znamenala by výrazné omezení možností rozvoje obce. Vnímá rovněž argumenty proti vedení silnice R43 Boskovickou brázdou, resp. argumenty hovořící ve prospěch vedení „Bystrckou stopou“, uvedené v připomínce (z nichž některé jsou uvedeny přímo v projednávaném návrhu ZÚR JMK) a týkající se dopravní obslužnosti, průchodnosti území, přírodních

a rekreačních hodnot území ekologické zátěže, dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty, avšak v opačném smyslu, používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 občanů, které je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není „nesmyslné“ či samoúčelné, ani není ústupkem občanským iniciativám, ale studie je nezbytná 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 013**	Datum	17.04.2015 10:30:43	Kód	gHE5x
Jméno	Jan Buršík				
Právnická osoba	**Obec Bratčice**				
Obec / sídlo	Bratčice 36				

Téma	Elektroenergetika
Téma – jiné	

Připomínka

Dobrý den, rád bych se dotázal na omezení plynoucí z Vedení ZVN 400 kV, koridor TEE02, které prochází katastrálním územím Bratčice. V trase uvedeného el. vedení je plánována 2. fáze obchvatu obce. Bude plánované vedení omezovat náš záměr vybudování obchvatu obce?

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK vymezují koridor pro ZVN (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice pro nové vedení v souběhu se stávající linkou ozn. TEE02. Z důvodu nesouhlasu obcí Sobotovice, Ledce a Bratčice s vedením trasy ZVN společnost ČEPS, a.s. v roce 2011 upravila trasu a odklonila koridor od stávající zástavby. Tato nová trasa byla ze strany ČEPS, a.s. předběžně s dotčenými obcemi odsouhlasena.

Obcí plánovaný obchvat je navrhován v území, ve kterém je realizováno stávající vedení. Záměr TEE02 je navrhován v souběhu s tímto vedením. Koexistence záměrů v území není á priori vyloučena, konkrétní podmínky však bude účelné řešit v územním plánu, v němž lze koridor pro záměr TEE02 zpřesnit (zejména zmenšit) v součinnosti s příslušným dotčeným orgánem, kterým je Státní energetická inspekce a se společností ČEPS, a.s..

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 014**	Datum	20.04.2015 22:15:37	Kód	0aLku
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den. Nesouhlasím s vedením R55 přes chráněnou oblast Bzenecká Doubrava. Je nepřijatelné, aby se stavělo v chráněném území, když existuje levnější varianta (Kalčík T). Je to varianta dostupnější i pro celý region od Strážnice po Uh.Hradiště. Např. Vnorovy Hodonín-10min. nebo Vnorovy U.H.-8min.Za tuto dobu se nedostanu ani do Bzence- Přívozu. Obchvaty stát ještě nebudou a i kdyby silnice 2třídy neskýtá plynulou jízdu díky křižovatkám. Upozorňuji na právní problémy, a také cenu, která v konečném důsledku stavbu znemožní. EIA tato trasa dostane pouze při udělení výjimky z ochrany ž. prostředí. Bohužel vláda oficiální variantu potvrdila a nyní se JmK odvolává na platný ÚP Zlínského kraje a deklaraci hejtmanů o R55. Toto je nešvar, kdy Jste tlačeni do nesprávných rozhodnutí. Prosím je snazší vyvolat změnu ÚP ve Zlíně než dlouhá léta bojovat s ochránci a s nebezpečím pozastavení dotací z EU. Postavte se problému jako hospodář na svém majetku. Děkuji za vnímání mojich argumentů. Přeji brzkou výstavbu R55 dříve než do roku 2025, neboť region tuto silnici bytostně potřebuje. xxxxx xxxxxxxx tel:xxxxxxxxx

Vyhodnocení připomínky

K Vašemu požadavku na koordinaci se Zlínským krajem a na zařazení a schválení alternativy R55 mimo Bzeneckou Doubravu v ZÚR JMK je nutné uvést, že Jihomoravský kraj má zmocnění řešit ZÚR pouze na svém území. ZÚR Zlínského kraje byly vydány dne 10.09.2008. Koridor pro rychlostní silnici R55 je na území Zlínského kraje schválen a stabilizován ve variantě „ŘSD“ až k přechodovému místu Polešovice/Moravský Písek. Rychlostní silnice R55 je Ředitelstvím silnic a dálnic připravována v souladu s vydanými ZÚR Zlínského kraje.

V souladu s územně plánovací dokumentací zahájilo Ředitelství silnic a dálnic, jako investor, přípravu stavby silnice R55. Silnice R55 je připravována směrem od Zlínského kraje k Jihomoravskému kraji. Na rychlostní silnici R55, stavbu 5508 v úseku Staré Město – Moravský Písek (rozhraní území Zlínského a Jihomoravského kraje) je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (rozhodnutí nabylo právní moci dne 18.01.2013) a na stavbu 5509 v úseku Moravský Písek – Bzenec je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (rozhodnutí nabylo právní moci dne 29.04.2014).

Vzhledem k pokročilé přípravě stavby a vynaloženým nákladům státu projektant ZÚR JMK v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK pečlivě zvažoval možnosti vymezení variant silnice R55 a vzhledem k potřebnosti této silnice (jak sám uvádíte ve své připomínce) navrhl kapacitní silnici R55 invariantně.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 015**	Datum	20.04.2015 22:15:37	Kód	lSgqJ
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Nesouhlas s vedením obchvatu Šlapanic (označený v dokumentu jako DS34) těsně kolem domů na Brněnských Polích. Jednoduchým přeměřením by měla jít silnice cca 70 m od našich domů (hluk...). Nedává mi to ani ekonomickou logiku z hlediska nutnosti vybudovat most přes železniční trať (odhad 200 mil Kč). Můj návrh: část před tratí nebude napojena z plánovaného místa „Hraničky"-celá se zruší a plánovaná silnice vedená na Kobylnice, by se napojovala ze silnice vedoucí k letišti a pokračovala by okolo průmyslové zóny Šlapanice a napojila se za letištěm na kraji Šlapanic na uvažovanou/malovanou cestu DS34 vedoucí do Kobylnic. Toto řešení bude sloužit více jako obchvat Šlapanic, bude levnější (bez mostu přes železnici), odlehčí T křižovatce na Krejčího ve Slatině a zajistí rychlejší dostupnost na D1 pro mimošlapanické využívající obchvat.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 016**	Datum	22.04.2015 19:00:36	Kód	zCx3b
Jméno	Ing. Vladimír Ryšánek				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	**Obec Lesní Hluboké**				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Starosta obce Lesní Hluboké seznámil ZO, dříve na veřejných jednáních i občany obce s dokumentem „Zásady územního rozvoje JMK“, nyní v novém znění na webu www.ZÚRka.cz (dopis hejtmana JmK č. j. 36881/2015). Závěry byly vždy stejné – nesouhlas s vedením VRT po severní straně naší obce. Nyní, při studiu dokumentu jsme zjistili, že opakovaně se v dokumentu-sekce „Doprava“ stále navrhuje koridor VRT severně od dálnice D1, cca 150m severně od obce, v těsné blízkosti hranice „Přírodního parku Údolí Bílého potoka“. Tato trasa VRT tvoří tak z obce ostrůvek ohraničený dálnicí D1 a trasou VRT. S tímto ZO Lesní Hluboké, jako zástupci občanů naší obce, zásadně nesouhlasíme a trváme na přeložení trasy VRT v předloženém dokumentu na „jižní variantu“, tedy jižně pod dálnicí D1 od naší obce směrem k obci Zálesná Zhoř. Tato varianta byla potvrzena naší obci na Ministerstvu dopravy v Praze – vyjádření pod zn.356/2009-910UPR/1, nově pak ve stejném znění pro navazující katastr obce Přibyslavice při zpracování ÚP obce (2011-2012) – trasa není vůbec v ÚP této obce v této variantě zohledněna a stejně tak i pro město Velká Bíteš, kde jsem v této věci měl před týdnem jednání (Ing. Homola), kde je taktéž na Ministerstvu dopravy projednána a schválena jižní varianta vedení VRT od D1. Na tuto skutečnost jsme opakovaně upozorňovali i při tvorbě našeho ÚP, nicméně zpracovatelé dokumentace nám sdělili, že musí respektovat rozhodnutí nadřízeného orgánu (tehdejší platnost ZÚR) a naše námitky a argumenty, které jsem jako starosta uplatňoval i na jednáních v této věci např. v Rosicích, i přes sliby nebyly nikdy brány v potaz. Nyní, při zjišťování okolností tohoto stavu jsem se dozvěděl, že se o jižní variantě ví, ví se i o stanoviscích Ministerstva dopravy, nicméně nejsou zohledněna v předložené dokumentaci. Dle našeho názoru toto neakceptovatelné vedení trasy VRT těsně po severní straně naší obce s následnou ostrou zatáčkou za obcí téměř do pravého úhlu vlevo na jižní stranu D1 s nutností dostat ze zpět na jižní stranu D1 pro napojení ve Velké Bíteši lze jednoduše a elegantně vyřešit přechodem trasy VRT přes dálnici D1 již někde před obcí Javůrek a jejím vedením po jižní straně D1, v její blízkosti, a to až k napojení ve Velké Bíteši oblastí „nikoho“, tedy úsekem bez obcí a jiné zástavby. Všechny důvody, které nás k tomu vedou asi v tomto dokumentu nevypíšeme, k hlavním patří především zachování udržitelného života v obci – v obci cca 10 let probíhá poměrně velká výstavba RD právě díky dosavadní poloze a možnostem obce, rázu krajiny a okolí (přírodní park), výsledkem čehož je i odpovídající nárůst obyvatel a stálý zájem o výstavbu a bydlení v obci. Zátěží obce je už nyní hluk z provozu dálnice D1, ale nedovede si nikdo z nás představit život v obci obklíčené ze všech stran dopravními tepnami. Jsem připraven k jednání, kdy mohu doložit uvedené skutečnosti, příp. sezvat k jednání i další uvedené obce a zástupce města Velká Bíteš ze sousedního kraje Vysočina. Děkuji za pochopení a vstřícnost. Ing. Vladimír Ryšánek, starosta, tel. xxxxxxxxx

Vyhodnocení připomínky

VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních

plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (295) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Pořizovatel prověřil se zástupcem Ministerstva dopravy správnost výběru variant VRT v předmětném území. Jako podklad pro zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT 2003“ a v říjnu 2004 byla zpracována Úprava řešení propojení tras K a HB (variant dle koordinační studie) na území Jihomoravského kraje. V souladu s touto úpravou uplatnilo MD vymezení koridoru územní rezervy VRT do návrhu ZÚR JMK. Stejná varianta dle MD byla požadována i pro vymezení v územním plánu obce Lesní Hluboké.

Při projednávání zadání územního plánu Přibyslavice se MD k návrhu zadání vyjádřilo dopisem z 11.4.2013, čj. 271/2013-910-UPR/2 s upozorněním, že je území obce dotčeno plánovanou trasou VRT. Při projednávání návrhu v únoru 2014 a veřejném projednání v září 2014 se již MD k „nevymezení“ koridoru VRT v územním plánu nevyjádřilo. Nevymezení územní rezervy VRT na k. ú. Přibyslavice však nemůže být důvodem pro neřešení koridoru VRT na území obce Lesní Hluboké.

K návaznosti na kraj Vysočina konstatujeme, že koridor VRT je v návrhu ZÚR JMK vymezen tak, aby navazoval na vymezený koridor na území kraje Vysočina.

Dne 01.10.2015 proběhlo jednání k Územně technické studii VRT Benešov – Brno (11/2014, SUDOP Praha a.s.) za účasti zástupců KrÚ JMK, MD, SŽDC a obcí, které jsou dotčeny variantami vedení VRT v trase Benešov – Brno. Z jednání vyplynulo, že kromě trasy N13 shodné s koridorem VRT v návrhu ZÚR JMK byly prověřovány i další varianty, vedoucí dotčeným územím označené N1, N2a, N2b a N10. Tyto trasy, na rozdíl od trasy N13 jsou umístěny jižně od dálnice D1. Zpracovatel územně technické studie uvedl, že vedení trasy VRT jižně od dálnice D1 je možné. Se zástupci MD a SŽDC bylo na jednání dohodnuto, že v návrhu ZÚR JMK bude vymezen koridor o šířce 400 m pro vedení VRT ve variantě N2a tj. jižně od dálnice D1. **Varianta VRT vedená severně obce Lesní Hluboké bude opuštěna**. Tímto řešením bude současně zajištěno plynulejší napojení na koridor VRT vymezený v ZÚR Kraje Vysočina.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 017**	Datum	23.04.2015 11:45:37	Kód	CR70x
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				

Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Jménem svým a ostatních vlastníků (celkem 5 fyzických osob) pozemků parc.č. xxxx, parc.č. xxxx, parc.č. xxxx, o celkové ploše xxxx m2, vše v k. ú. Chrlice, zapsaných na LV xxxx nesouhlasíme s navrhovaným vedením koridoru dálnice DS12 D2 Chrlice – Brno-jih a koridoru kapacitní silnice DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice. Podle návrhu ZÚR se naše pozemky nacházejí v plochách obou navrhovaných koridorů. Pozemky leží při dálnici D2 ve směru do Brna a dle platného územního plánu města Brna v ploše 5 736 m2 spadají do funkční plochy DA, která je v souladu s tímto plánem využitelná pro služby pro automobilovou dopravu. Trasy obou koridorů znemožňují nám jako vlastníkům, popř. jinému investorovi, využít území ke svým podnikatelským záměrům. Zahrnutí předmětného území do uvedených koridorů vede ve svém důsledku k nemožnosti využití našich nemovitostí k záměru, který je zcela v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Brna, a vede tím tedy též k jejich absolutnímu znehodnocení. Tím nám vznikne rozsáhlá majetková újma. Z výše uvedených důvodů s navrženým umístěním koridorů na našich nemovitostech zásadně nesouhlasíme.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezen záměr D2 Chrlice – Brno-jih, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (DS12), koridor o šířce 300m, minimálně 250m a záměr kapacitní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2), koridor v proměnlivé šířce 500 – 1200 m. Záměry jsou vymezeny jako veřejně prospěšná stavba.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Návrh na zkapacitnění dálnice D2 v nejzatíženějším úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) vychází ze skutečnosti již dnes dopravně enormně zatíženého úseku dálnice ve funkci sdružené tranzitní i obslužné funkce v jádrovém prostoru metropolitní oblasti a z předpokladu rostoucích nároků dopravy ve výhledovém uspořádání související nadřazené silniční sítě.

Podatelem uváděný pozemek p.č. xxxx je v územním plánu města Brna vymezen jako návrhová plocha pro služby pro automobilovou dopravu (čerpací stanice PHM, servisy…). Předmětná návrhová plocha byla vymezena již ve znění územního plánu města Brna k 30.09.2009. V současné době je pozemek zemědělsky obhospodařován. Pozemek p.č. xxxx je zakreslen jako stávající plocha pro dopravu související s dálnicí D2 a pozemek p.č. xxxx je vymezen jako plocha krajinné zeleně.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studii R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. **Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen).**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 018**	Datum	11.11.1111 11:11:11	Kód	KVzJJ
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Železniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Navrhuji zlepšit dostupnost města Znojma spojením s Brnem přímým železničním spojením. Znojmo je perlou jižní Moravy a je opomíjeno krajským městem Brnem. Dříve bylo na přímém železničním spojení Praha – Vídeň. Nyní je významným kulturním centrem jihomoravského kraje a pro posílení významu města Znojma a tím i významu a kultury celého jihomoravského kraje a návštěvnosti celé oblasti (kdo přijede do Brna pak zajede za půl hodiny i do Znojma) spojme rychlým železničním spojením obě města. Není nutno stavět novou trať v celé délce nově, je možno využít stávající spojení z Brna do Moravského Krumlova a odtud protáhnout trať M. Krumlovem a nasměrovat přímo do Znojma. Přispějeme tak k dostupnosti a návštěvnosti obou měst vzájemně, dále zlepšíme využití pracovního potenciálu občanů ze vzdálených oblastí a posílíme soudržnost celého regionu. Dále narovnáme přístup radních pod tlakem špeditérů z dříve nevhodně volené trasy tratě Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou, která je vedena daleko mimo centra obcí. Přibližme železnici velkému počtu občanů a propojme města Brno a Znojmo rychlou železniční tratí, která připojí na trase další sídla našich občanů a podnítí jejich další hospodářský růst, zlepší dostupnost zaměstnaneckých příležitostí a posílí tak soudržnost celého kraje. Spojením Brna se Znojmem rychlou elektrifikovanou železniční tratí naváže na propojení do Rakouska přes již elektrifikovanou trať Znojmo – Retz a zpřístupní tak město Brno zahraničním návštěvníkům.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom špatné dopravní dostupnosti města Znojma – druhého největšího města Jihomoravského kraje. Rychlé železniční spojení mezi Znojmem a Brnem je potřebné pro kooperaci obou center osídlení. Podpora polycentrického rozvoje sídlení struktury je jednou z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území, které jsou stanoveny v 1. aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR, schválené v dubnu 2015.

Požadavku na přímé železniční spojení Brna se Znojmem však pořizovatel ZÚR JMK prozatím nemůže vyhovět, neboť ministerstvo dopravy do návrhu ZÚR JMK takový záměr neuplatnilo. Pořizovatel ZÚR JMK je informován, že Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, v současné době pořizuje „Územně technickou studii Brno – Vranovice“, která navrhuje novou trať v parametrech vysokorychlostní trati v úseku Brno – Vranovice, přičemž součástí trasy bude návrh odbočky ve směru na Mikulov/Znojmo. **Pokud se prokáže potřebnost a realizovatelnost odbočky trati na Znojmo, bude záměr doplněn do ZÚR JMK při jejich aktualizaci.**

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 019**	Datum	26.04.2015 23:00:36	Kód	evLFF
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Cyklistická doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den. Velmi prosím o zařazení cyklostezky z Veselí nad Moravou-most přes Novou Moravu do Moravského Písku-nádraží. Nikde jsem tento záměr nenalezl, pouze pokračování do obce Mor. Písek. Obec Mor. Písek nemá zájem cyklostezku na svém katastru vybudovat s odkazem na chráněnou oblast Vypálenky a nevhodné podloží. Toto ovšem musí být v zájmu kraje, který deklaruje rozvojové osy. Je otázkou času, kdy se na silnici 1/54 z Veselí n/Mor do Mor. Písku kolonie stanou dopravní nehody s cyklisty, zvláště v době podzimních mlh. S cyklostezkou podél silnice vedle žabích zábran nemá problém ani největší (stavby napadající) ekolog v ČR pan Patrik. Navrhl i možnou alternativu. CHKO svoje stanovisko nedodalo do 25 dnů – tudíž také nemá námitek. Zmíněná cyklostezka je i v zájmu Veselí nad Moravou jako ekologické spojení s koridorovou tratí a průmyslovou oblastí Bzence. Doufám, že se cyklostezku podaří dobudovat, neboť současný stav je pouze nedokonalé řešení ukončené v půli cesty s alternativní polní odbočkou.

Vyhodnocení připomínky

Zásady územního rozvoje vycházejí zejména z platných oborových podkladů, krajských koncepcí a záměrů orgánů veřejné správy. ZÚR JMK navrhují dálkové mezinárodní a krajské cyklistické koridory v souladu s „Programem rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“.

V současné době pořizuje Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023“. Tato koncepce se po schválení stane jedním z podkladů pro budoucí aktualizaci ZÚR. Pokud bude koncepce obsahovat Vámi navrhovanou cyklostezku, která bude klasifikována jako „krajského významu“, bude zapracována do aktualizace ZÚR.

Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel je ve veřejném zájmu a bude dotován. Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 020**	Datum	27.04.2015 10:00:36	Kód	T7EqI
Jméno	Ing. Eva Rajchmanová				
Právnická osoba	**Obec Dolní Bojanovice**				
Obec / sídlo	Hlavní 383, 696 17 Dolní Bojanovice				
Téma	Plynárenství				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínka k vedení koridoru RTEPO3: Území obce Dolní Bojanovice je dle předloženého návrhu ZÚR JMK dotčeno požadavkem na vymezení plochy koridoru technické infrastruktury – plynárenské sítě RTE PO3 – VVTL plynovody Podivín – Hrušky – Prušánky, Dolní Bojanovice (vymezený v PÚR 2008 jako P11). 15. 4. 2015 schválila Vláda ČR Aktualizaci č. 1 PÚR z r. 2008, kde byl článek P11 zrušen. Žádáme o uvedení do souladu s aktualizovanou PÚR, případně žádáme, aby trasa nově navrženého koridoru byla v souběhu s již stávajícím koridorem technické infrastruktury VVTL, tak aby nedošlo k dalšímu omezování využitelnosti zastavěného a zastavitelného území obce. Připomínky s doložením dokumentace k požadavkům k návrhu ZÚR JMK zašleme i v písemné podobě.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK zpřesnil koridor technické infrastruktury P11 VVTL plynovody vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod mezi obcí

Dolní Bojanovice – Brumovice, vymezený v PÚR ČR 2008. PÚR ČR je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje JMK.

Podle Ministerstva průmyslu a obchodu vymezení navrhovaného koridoru VVTL pozbylo na aktuálnosti. Koridor technické infrastruktury P11 VVTL byl proto v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva až do doby vyřešení záměru v aktualizaci PÚR ČR 2008. MPO jako dotčený orgán muselo nejprve uplatnit požadavek na vypuštění tohoto záměru v rámci aktualizace PÚR ČR 2008 a následně teprve poté bude možné záměr vypustit také ze ZÚR JMK. PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 byla schválena usnesení Vlády ČR č. 276 ze dne 15.04.2015. Předmětný VVTL plynovod již není v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezen.

V souladu s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 bude koridor územní rezervy VVTL plynovod Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice ozn. RTEP03 z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 021**	Datum	27.04.2015 10:15:37	Kód	4X49b
Jméno	Ing. Eva Rajchmanová				
Právnická osoba	**Obec Dolní Bojanovice**				
Obec / sídlo	Hlavní 383, 696 17 Dolní Bojanovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínka k napojení komunikace silnice III. třídy č. 4234 Josefov – Dolní Bojanovice (v obydlené části se vyskytly problémy se statikou domů) a č. 42222 Lužice – Čejkovice (přes Dolní Bojanovice): Připomínkujeme způsob napojení na budoucí R55, jedná se především o tranzit vedený po stávajících komunikacích III. třídy.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R55 Moravský Písek (hranice kraje – Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS05, DS06). Jako podklad pro Návrh ZÚR JMK byl zpracován Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje. Z modelů vyplývá, že pro úroveň roku 2010 je rozdíl mezi řešením s R55 a bez R55 minimální – přesun asi 100 voz./24 h ze silnice III/42222 na silnice III/4234 (příjezd na R55) – neboť převládá místní relace na Hodonín. Pro úroveň roku 2035 je nárůst 50%, a ten je dán zvýšenou hybností nikoliv apriori vložením R55.

Mikulčice a celá oblast Josefov, Dolní Bojanovice, Nový a Starý Poddvorov jsou napojeny na silnici R55 mimoúrovňovou křižovatkou u obce Mikulčice s přeložkou silnice II/423. Navržený způsob napojení nebude mít vliv na zvýšení četnost tranzitu po stávajících komunikacích III. třídy.

Připomínku ke způsobu napojení na kapacitní silnici R 55 podala i obec Lužice, která ji koncipovala se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí Lužice navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje, je možné jeho prověřování v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

V dokumentaci k R 55 je navrženo mimoúrovňové přemostění pro silnici Lužice- Josefov (II/423) i Lužice-Dolní Bojanovice (III/42222) přes R 55. Obec Lužice navrhuje, aby se přemostění před R 55 zrušilo a k napojení dopravy do a z Dolních Bojanovic se využila křižovatka Hodonín-západ, přičemž by se na severní straně R 55 prodloužila projektovaná účelová komunikace (pro Rybářství Hodonín) až po stávající křižovatku komunikace Lužice-Dolní Bojanovice z I/55, a to v provedení silnice III. třídy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 022** **K 023**	Datum	29.04.2015 16:30:37 29.04.2015 16:45:40	Kód	BF9kt fUiKo
Jméno	Josef Mifek				
Právnická osoba	**Městys Veverská Bítýška**				
Obec / sídlo	náměstí Na Městečku 72, Veverská Bítýška, 664 71				
Téma	Doprava				
Téma – jiné	Připomínky a námitky městyse Veverská Bítýška k ZÚR Jihomoravského kraje část I. + část II.				

Připomínka

Městys Veverská Bítýška již mnohokrát vyjádřil svůj nesouhlas se záměrem, jak Jihomoravského kraje, tak Magistrátu města Brna, aby bylo katastrální území Veverské Bítýšky jakkoliv zasaženo plány, vypracováním studií či výstavbou kapacitní silnice R 43. V Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen Návrh ZÚR JMK), který byl městysu Veverská Bítýška předložen k připomínkování, jsou přes území tzv. Boskovické brázdy (pozn. Trasa R 43 z Kuřimi přes Čebín, Chudčice, Veverskou Bítýšku, Hvozdec a Veverské Knínice s napojením D1 v Ostrovačicích-u některých variant koridoru R 43 jsou zasaženy jen některé jmenované obce) rozpracovány a navrženy různé varianty vedení R 43 a opět i varianty vedení R 43 katastrálním územím městyse Veverská Bítýška. Městys Veverská Bítýška nesouhlasí ani s jednou variantou vedení kapacitní silnice R 43 přes území tzv. Boskovické brázdy, resp. k. ú. Městyse Veverská Bítýška a jednoznačně odmítá zřízení územní rezervy v Územním plánu městyse Veverská Bítýška. Zastupitelstvo městyse Veverská Bítýška i občané Veverské Bítýšky prostřednictvím Petice již mnohokrát vyjádřili nesouhlas s plánováním R 43 přes katastrální území městyse. Petice občanů vyjadřující nesouhlas s trasováním silnice R 43 přes katastrální území Veverská Bítýška byla v roce 2007 zaslána a doručena na Jihomoravský kraj kancelář hejtmana, dále na Krajský úřad JM kraje-oddělení ochrany přírody, na krajský úřad JM kraje odbor územního plánování a stavební úřad, na Magistrát města Brna, odbor územního plánování a rozvoje. Městys Veverská Bítýška požaduje trasování R 43 ve stopě tzv. německé dálnice ze severu od města Svitavy přes Kuřim, Jinačovice, Rozdrojovice dále přes Brno-Bystrc, Bosonohy atd. Zřízení územní rezervy ve vymezených koridorech R 43 přes katastrální území Veverská Bítýška je pro rozvoj městyse a její obyvatele likvidační. Proti všem variantám vedení rychlostní komunikace R 43 přes katastrální území Veverské Bítýšky máme zásadní výhrady, protože vybudování rychlostní komunikace nesporně přinese celou řadu negativních vlivů. Argumenty: Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška nemají adekvátní vazby na dopravní obslužnost města Brna ani na důsledný přesun transitů, a proto se dá z dostupných informací předpokládat, že místní provoz a zčásti i dálkový provoz nadále bude zatěžovat město Brno. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška ohrozí a poškodí evidované a registrované VKP-Horní selské lesy, údolí potoka Veverka, Veverka, Hájek u Vápenice, Hájek, Kamenná horka, Haluzník, tok Svratky, Kamínky, Na skalkách, Nad starou tratí, Nad Řekou, Dálky, Čebínská horka. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška přispějí k prodlužování doby trvání teplotních inverzí zplodinami z dopravy. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška povedou ke zvýšení ekologické zátěže v okolí-hlučnost, prašnost, smog (např. velmi špatné rozptylové podmínky v uzavřené kotlině obce Veverská Bítýška). Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška ohrozí a poškodí-Natura 2000: Brno-Prygl, Čebínská horka. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška ohrozí a poškodí PR Břenčák. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška ohrozí a poškodí přírodní parky Podkomorské lesy a Bílý potok. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška představují vážný zásah do ÚP dotčených obcí.

Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška, mají zásadní překážku průchodu trasy územím ve stávající zástavbě v prostoru Veverské Bítýšky, Chudčice a Hvozdce, která vytváří souvislou bariéru napříč Boskovickou brázdou. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška mají vážnou komplikaci v terénní konfiguraci velmi členitého, napříč trasou zvlněného terénu, který vyžaduje vybudování vysokých

násypů s množstvím mostních objektů a současně i hlubokých zářezů včetně zásahů do skalního podloží případně vybudováním tunelových objektů na trase tak, aby bylo vyhověno technickým požadavkům. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška svými násypovými partiemi vizuálně naruší krajinou scenérii v okolí Veverské Bítýšky, Hvozdce a Chudčic. Varianty Boskovickou brázdou přes k. ú. Veverská Bítýška ohrozí rozvoj Veverské Bítýšky jako turisticky zajímavé a hojně využívané oblasti, která je významným přírodním a rekreačním zázemím především pro město Brno. Varianty Boskovickou brázdou mohou mít vliv na proudění podzemních vod s rizikem jejich kontaminace v případě ekologických havárií. Jak je uvedeno v návrhu ZÚR JMK byla v minulosti pro úsek R 43 Boskovickou brázdou zpracována řada studií, které však nikdy neprokázaly, že toto vedení R 43 je opodstatněné a přinese pro město Brno kýžený efekt odlehčení a rozložení městské dopravy. Z Návrhu ZÚR JMK, který je nám nyní předkládán k připomínkám se domníváme, že Jihomoravský kraj opět podléhá vlivům občanských iniciativ, které dělají všechno proto, aby R 43 nevedla tzv. Bystrckou variantou. Jihomoravský kraj hodlá zřejmě opět plýtvat prostředky daňových poplatníků na nesmyslné studie. Městys Veverská Bítýška podporuje vedení kapacitní silnice R 43 variantou ve stopě ,,německé dálnice" – varianta Bystrcká. Pro obce jako jsou Jinačovice, Rozdrojovice, Moravské Knínice atd. není tato varianta novinkou, protože trasa R 43 je zde plánována již od dob 2. světové války. Naopak cenné území tzv. Boskovické brázdy bylo vždy místem odpočinku a rekreace s rozvinutým turistickým ruchem. V návrzích vedení R 43 přes městskou část Brno Bystrc je koridor R 43 veden v tunelu, tudíž nebude obyvatele obtěžovat hlukem a smogem, naopak životní prostředí se v této městské části vybudováním R 43 zlepší. Vezměte v úvahu protesty, které provázely výstavbu Dobrovského tunelů v Brně a které se nakonec ukázaly jako neopodstatněné, protože jejich vybudování dopravu ulehčilo a zlepšila se průjezdnost městem Brnem, což prospělo obyvatelům města Brna. V předloženém návrhu ZÚR JMK je jednoznačný závěr, že varianta R 43 v koncepčním scénáři C (Bystrcká stopa) vykazuje vysokou dopravní účinnost-intenzita dopravy: 27,5-30,3 tis. voz. /den. U této varianty je jako u jediné patrný i významný pozitivní efekt na tzv. velký městský okruh Brna, kde dochází k úbytku dopravy v řádech kolem 20% a na vstupních radiálách i nad 20%, což je pro urbanizované území velkým přínosem. Městys Veverská Bítýška je připraven vynaložit veškeré úsilí a prostředky k tomu, aby R 43 nevedla přes katastrální území Veverská Bítýška.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovateli ZÚR JMK je znám dlouhodobě trvající nesouhlas městyse Veverská Bítýška s variantou vedení silnice R43 (a to i ve formě rezervy), která by měla dopad na jeho správní území. Vnímá rovněž argumenty proti vedení silnice R43 Boskovickou brázdou, resp. argumenty hovořící ve prospěch vedení „Bystrckou stopou", uvedené v připomínce (z nichž některé jsou uvedeny přímo v projednávaném návrhu ZÚR JMK) a týkající se dopravní obslužnosti, průchodnosti území, přírodních a rekreačních hodnot území ekologické zátěže, dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou", kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že stanovení podmínky zpracování územní studie není „nesmyslné“ či samoúčelné, ani není ústupkem občanským iniciativám, ale studie je nezbytná 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 024**	Datum	29.04.2015 20:45:36	Kód	y3Gyc
Jméno	Mgr. Jana Formánková				
Právnická osoba	**Obec Lubě**				
Obec / sídlo	Lubě				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je jako nejvhodnější varianta pro trasu rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim – Lysice doporučena varianta DS01-A tzv. „Německá“, s čímž nesouhlasíme. Z důvodu ochrany Přírodní památky Krkatá baba navrhujeme uvažovat pouze o variantách DS01-B „Malhostovická“, která je s variantou „Německou“ identická, včetně napojení na obě varianty obchvatu Kuřim – viz grafické zpracování, příp. o variantě DS01-C jakožto varianty s nejmenším rozsahem negativních vlivů na životní prostředí. Přírodní památka Krkatá baba je významnou lokalitu teplomilných druhů rostlin s výskytem vzácných a regionálně silně ohrožených druhů jako je skalník celokrajný, strdivka brvitá a kruštík širokolistý, což jsou druhy zařazené do Červeného seznamu flóry České republiky. Skalní útvar je tvořený geomorfologicky cenným permským červeným slepencem. V popisu varianty DS01-A je uvedeno, že koridor nad přírodní památkou bude řešen estakádou, tedy komunikačním tělesem neseným na sloupech nad přírodní památkou. Jakékoliv technické řešení stavby však způsobí změnu prostředí a devastaci této lokality. Z tohoto důvodu požadujeme neuvažovat v této lokalitě o vedení rychlostní komunikace.

Vyhodnocení připomínky

Z hlediska prověření variant kapacitní silnice R 43 jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá" (DS01-A), „Malhostovická" (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP" (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava).

Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta „Optimalizovaná MŽP". V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí však vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmentální kritérií také dopravně – inženýrská kritéria. Projektant hodnotí varianty „Německou" a „Malhostovickou" jako takřka srovnatelné. Na základě vyhodnocení variant R43 v předmětném úseku z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí projektant doporučil jako vhodnější variantu variantu „Německou".

Od r. 2006 probíhal proces EIA k rychlostní silnici R43 v úseku Kuřim – Svitávka, a to původně pro trasu v poloze „německé dálnice". Na základě zjišťovacího řízení byl proces EIA doplněn o další dvě varianty, pro které byla zpracována v červenci 2007 vyhledávací studie a následně v prosinci 2007 zveřejněna dokumentace EIA. Tento proces probíhal (jak je zřejmé i z časových údajů) bez přímé vazby na proces pořizování ZÚR JMK. V rámci posuzování dokumentace EIA bylo prokázáno, že varianty „Německá" a "Malhostovická" jsou při realizaci všech navržených opatření únosné pro obyvatelstvo, životní prostředí i dopravní systém a byly tedy zpracovatelem EIA doporučeny k realizaci. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 21.12.2010 podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí souhlasné stanovisko k záměru rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka ve variantě 2 (v ZÚR JMK odpovídající variantě „Malhostovická") i ve variantě 1 (v ZÚR JMK odpovídající variantě „Německá") při splnění podmínek uvedených v předmětném stanovisku. Pro variantu „Německou" za podmínky realizace pouze v případě projekční úpravy této varianty s posunem trasy v blízkosti EVL Malhostovické kopečky o cca 50 – 60 m. Podmínka byla splněna zpracováním studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka" (HBH Projekt, s.r.o., 2012) a zapracováním upraveného koridoru v Návrhu ZÚR JMK.

K přírodní památce Krkatá Bába, která se nachází na k. ú. Lubě:

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je zpracováno v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona. Je metodicky založeno na hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí, které ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Záměry jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů.

K rychlostní silnici R43 je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.7.2. „Popis a vyhodnocení variantních návrhů" dokumentace SEA (od str. 217). Z hlediska prověření variant rychlostní silnice R 43 byly v ZÚR JMK prověřeny všechny známé varianty, tedy i „známé alternativní trasy, které se PP Krkatá Bába vyhýbají". V rámci hodnocení vlivů na přírodu a krajinu v dokumentaci SEA nebyly přírodní památky včetně jmenované přírodní památky Krkatá Bába opomenuty. Konkrétně v kap. A.6.2 v části týkající se úseku Kuřim – Černá Hora se uvádí: *„Realizace záměru je ve všech předložených variantách spojena s potenciálně významnými negativními vlivy ve vztahu k zájmům ochrany přírody a krajiny. …Varianta DS01-A je v územním střetu s PP Krkatá Bába, kterou překračuje estakádou, zasahuje PP Čtvrtky za Bořím a dále je v kontaktu s ochrannými pásmy PP Drásovský*

kopeček, PP Malhostovická pecka a PP Zlobice.“

Rovněž v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů je v položce „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“ uvedena jmenovitě dotčenost PP Krkatá Bába.

Přírodní památka Krkatá Bába byla v r. 2004 podrobena botanickému průzkumu vzhledem k tomu, že předmětem ochrany je lokalita s výskytem přírodních teplomilných společenstev. Při průzkumech byl kladen zvláštní zřetel na koridor vymezený pro plánovaný průchod rychlostní silnice R 43 s jeho bezprostředním okolím a na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin v daném území. Plocha přírodní památky je přibližně ve své polovině rozdělena asi 50 m širokým koridorem, kde ve 40. letech 20. století probíhaly přípravné práce pro stavbu tzv. Německé dálnice. V tomto pruhu byl v minulosti vykácen lesní porost. V současné době je koridor stěží rozeznatelný. Na sledované ploše vymezené pro realizaci kapacitní silnice R43 a v jejím bezprostředním okolí nebyly zjištěny žádné zvláště chráněné druhy rostlin. V případě průchodu kapacitní silnice přírodní památkou nebude přímo dotčena botanicky nejhodnotnější plocha, která se nachází v jižní části. Průchod kapacitní silnice bude veden na estakádě, proto by při výstavbě nemuselo dojít k narušení přírodní památky. Konkrétní poloha pilířů bude stanovena až při územním řízení. V rámci kompenzačních opatření by byly realizované biotechnické zásahy dle schváleného plánu péče o chráněné území.

Z výše uvedeného vyplývá, že vedení R43 ve vztahu k ochraně přírodní památky Krkatá bába je technicky řešitelné na soudobé úrovni tak, aby tato památka zůstala nedotčena.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Záměr rychlostní silnice R43, který zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou rychlostní silnicí R35, je součástí TEN-T. Přispěje i ke zkvalitnění meziregionálního silničního spojení ve směru Brno – Moravská Třebová. Pro obce podél silnice I/43 vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel…. Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim – Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP“, která je podle vyhodnocení SEA nejpřijatelnější z hlediska vlivů na ovzduší.*“

MD ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Ministerstvo dopravy preferuje variantu „německou“. Varianty B „malhostovickou“ a C „optimalizovanou MŽP“ považujeme z dopravního hlediska za méně vhodné.“*

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 025**	Datum	30.04.2015 14:15:38	Kód	94PU4
Jméno	Renáta Odstrčilová				
Právnická osoba	**Lanestra Consulting a.s.**				
Obec / sídlo	Mlýnská 326/13, Trnitá, 602 00 Brno				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Jako vlastník pozemků zapsaných na LV 1970 (LANESTRA CONSULTING a.s., IČO: 27746313), parc.č. 2154/402, 2154/403, 2154/404, 2154/405, 2154/406, 2154/410, 2154/411, 2154/412, 2175/66, 2175/67, 2175/68, 2175/76, vše k. ú. Rajhrad, nesouhlasíme s navrhovaným vedením trasy vymezující územní rezervu vysokorychlostní trati RDZ05 – VRT Brno-Břeclav-hranice ČR / Rakousko(=Wien). Výše uvedené pozemky a pozemky sousední, které tvoří souvislé území o ploše ca. 20.000 m2 při rychlostní silnici R-52, se nacházejí v ploše, která je územním plánem města Rajhrad vedena jako plocha využitelná pro výrobu, skladování, výrobní služby, apod. Trasa koridoru znemožňuje vlastníkovi, popř. jinému investorovi, využít území ke svým podnikatelským záměrům. Zahrnutí předmětného území do trasy VRT povede k výraznému omezení využitelnosti území, a tedy též ke snížení tržní ceny dotčených pozemků. Tím vznikne vlastníkovi pozemků majetková újma.

Vyhodnocení připomínky

Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (295) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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.“* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT.

Ve změně č. 1 územního plánu sídelního útvaru Rajhrad schválené dne 25.11.2002 je koridor pro vysokorychlostní trať již zpřesněn. Pozemky uváděné v podání se dle změny č. 1 územního plánu nacházejí v plochách pro průmyslovou výrobu a výrobní služby. Dle grafické přílohy je přes plochy veden upřesněný koridor pro vysokorychlostní trať. V textové části je pak jako limit pro využití plochy uvedena výhledová trasa

vysokorychlostní trati VRT. Podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí tedy být dohodnuty s Ministerstvem dopravy.

S tvrzením podatele že cit.: „*Trasa koridoru znemožňuje vlastníkovi, popř. jinému investorovi, využít území ke svým podnikatelským záměrům. Zahrnutí předmětného území do trasy VRT povede k výraznému omezení využitelnosti území, a tedy též ke snížení tržní ceny dotčených pozemků. Tím vznikne vlastníkovi pozemků majetková újma*.“ nelze souhlasit, vzhledem k tomu, že podmínky pro využití pozemků byly již stanoveny změnou č. 1 územního plánu Rajhrad v roce 2002 a vydáním ZÚR JMK se podmínky využití předmětných ploch nezmění.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 026**	Datum	30.04.2015 14:15:38	Kód	E4NYP
Jméno	Renáta Odstrčilová				
Právnická osoba	**Lanestra Consulting a.s.**				
Obec / sídlo	Mlýnská 326/13, Trnitá, 602 00 Brno				
Téma	Územní systém ekologické stability				
Téma – jiné					

Připomínka

Jako vlastník pozemků zapsaných na LV 1970 (LANESTRA CONSULTING a.s., IČO: 27746313), parc.č. 2154/402, 2154/403, 2154/404, 2154/405, 2154/406, 2154/410, 2154/411, 2154/412, 2175/66, 2175/67, 2175/68, 2175/76, vše k. ú. Rajhrad, nesouhlasíme s navrhovaným vedením trasy regionálního biokoridoru RK 1491A. Výše uvedené pozemky a pozemky sousední, které tvoří souvislé území o ploše ca. 20.000 m2 při rychlostní silnici R-52, se nacházejí v ploše, která je územním plánem města Rajhrad vedena jako plocha využitelná pro výrobu, skladování, výrobní služby, apod. Trasa koridoru znemožňuje vlastníkovi, popř. jinému investorovi, využít území ke svým podnikatelským záměrům. Zahrnutí předmětného území do trasy regionálního biokoridoru povede k výraznému omezení využitelnosti území, a tedy též ke snížení tržní ceny dotčených pozemků. Tím vznikne vlastníkovi pozemků majetková újma.

Vyhodnocení připomínky

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“*

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně navržená v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Důvodem, proč je na území města Rajhrad vymezen biokoridor regionální úrovně, je, aby bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti u skladebných částí ÚSES. Povinnost ochrany je uložena výše citovaným ustanovením zákona o ochraně přírody a krajiny.

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argument, že podle změny č. 1 územního plánu sídelního útvaru Rajhrad schválené dne 25.11.2002 jsou pozemky uváděné v podání nacházejí v plochách pro průmyslovou výrobu a výrobní

služby. Dle grafické přílohy je přes plochu vedena jako limit pro využití plochy územní rezerva pro výhledovou trasu vysokorychlostní trati VRT. Využití plochy je tudíž limitováno nejen regionálním biokoridorem, nýbrž také územní rezervou pro dopravní záměr VRT.

S tvrzením podatele že cit.: „*Trasa koridoru znemožňuje vlastníkovi, popř. jinému investorovi, využít území ke svým podnikatelským záměrům. Zahrnutí předmětného území do trasy regionálního biokoridoru povede k výraznému omezení využitelnosti území, a tedy též ke snížení tržní ceny dotčených pozemků. Tím vznikne vlastníkovi pozemků majetková újma*.“ nelze souhlasit. Město Rajhrad má schválený územní plán sídelního útvaru z roku 1996. Biokoridor RK 1491 byl již v polovině devadesátých let 20. století, tj. v době zpracování ÚPN SÚ Rajhrad, součástí oborové dokumentace orgánů ochrany přírody vymezující západně od Rajhradu regionální a nadregionální ÚSES. Jednalo se nutné propojení dvou biocenter biokoridorem RK 1491, a to regionálního biocentra RBC 201 Želešický hájek s regionálním biocentrem RBC 48 Červené vrchy. Předmětný biokoridor byl zapracován do ÚPN SÚ Rajhrad v souladu s tehdy platnou legislativní úpravou, viz průvodní zpráva ÚPN SÚ Rajhrad, kap. 6 Ochrana přírody a přírodních zdrojů, str. 41.

Koncepce regionálního a nadregionálního ÚSES byla na území Jihomoravského kraje v r. 2012 aktualizována a vymezena v odvětvovém podkladu orgánů ochrany přírody Jihomoravského kraje – Koncepční vymezení R a NR ÚSES. Odborný podklad vymezil v katastru Holasic, z důvodu nutnosti dodržení prostorových parametrů, nové regionální biocentrum RBC JM45. Tím došlo k rozdělení původního biokoridoru RK 1491 na dva úseky RK1491A a RK 1491B. Současně upřesnil trasování předmětného regionálního biokoridoru, který je rovněž zapracován do ÚP Holasice (pod označením RBK 75) a jeho vymezení navazuje na správní území města Rajhrad.

Návrh ZÚR JMK řešení regionálního biokoridoru RK 1491A oproti řešení z roku 2012 nemění.

Dále je potřeba objasnit, že Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem pro zvolené vymezení ploch a koridorů je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je možné biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. V tomto konkrétním případě biokoridor RK 1491A na šířku 40 m podle metodických postupů, které jsou pro územně plánovací činnost oborově obsaženy ve Věstníku MŽP 08/2012.

Upřesnění koridoru pro regionální biokoridor na území obce tak, aby jeho dopad na případný rozvoj obce byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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.“* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do koridoru pro RK 1491A , je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) předmětný koridor způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „blokováním“ části území pro případnou realizaci ÚSES.

Výše uvedené je důvodem, proč je v návrhu ZÚR JMK vymezení koridoru pro regionální biokoridor RK 1491A nezbytné právě v tomto území včetně zachování jeho hierarchické úrovně (regionální) v odpovídajících prostorových parametrech a principu reprezentativnosti skladebných části ÚSES.

<u>K připomínce Lanestra Consulting a.s. k regionálnímu biokoridoru RK 1491A uvádíme vyjádření OŽP:</u>

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a nedoporučuje vyhovět připomínce Lanestry Consulting a.s., která nesouhlasí s vymezením koridoru pro část regionálního biokoridoru RK 1491A v návrhu ZÚR JMK.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu se této připomínce nevyhovuje, tj. vymezení koridoru pro část regionálního biokoridoru RK 1491A nebude měněno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 027**	Datum	30.04.2015 23:15:36	Kód	pNi1d
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den, chtěl bych touto cestou vznést připomínku k záměru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy). Z prezentovaného návrhu je zřejmé, že uvažovaná trasa obchvatu vede poměrně blízko k bytové zástavbě. Navíc tento záměr vyžaduje také zbudování nového železničního přejezdu, opět v blízkosti obytných oblastí. Tento záměr mi přijde poněkud netypický. Obchvaty obcí, tak jak je znám, jsou zpravidla budovány s dostatečným odstupem od obydlených oblastí. Aby byl dopad dopravy na dané oblasti co nejmenší. V této oblasti bych se Vás dovolil dotázat, zda by nebylo možné vést daný obchvat například skrze již existující železniční přejezd, jenž se nachází na (bývalé) silnici spojující Šlapanice a Tuřany (nyní Městská část Brno-Tuřany). Využití této alternativy dále poskytuje možnost vést obchvat (alespoň částečně) po stávajících polních cestách, čímž by se minimalizovaly dopady výstavby daného obchvatu na zemědělskou půdu.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 028**	Datum	01.05.2015 15:15:36	Kód	yuzpl
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínka

Připomínkuji přesunutí plánovaného obchvatu Slatiny jihovýchod, jenž je v Zásadách úz. rozvoje JMK do budoucna zařazen jako silnice II. třídy. Žádám přesunutí této komunikace až k dálnici D1 z důvodu plánované výstavby rodinných domů – silnice s sebou přináší hluk, prašnost, znečištění životního prostředí, které je již v dané oblasti nad limitem. Se současným návrhem obchvatu Slatiny zásadně nesouhlasím.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V **návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.**

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 029**	Datum	02.05.2015 15:00:36	Kód	XJMtH
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Vážení přátelé, mám vážnou připomínku k plánovanému obchvatu Slatiny to je silnici III. třídy do budoucna navrhujete, aby to byla silnice II. třídy. Zásadně nesouhlasím, aby byla tak blízko vlastně vedle naší plánované

Vyhodnocení připomínky

Připomínka obsahuje nejasný požadavek – věta není dokončena. Z kontextu pořizovatel vydedukoval, že se jedná o připomínku k záměru pro koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat.

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské

části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 030**	Datum	02.05.2015 15:00:36	Kód	XJMtH
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Vážení přátelé, mám vážnou připomínku k plánovanému obchvatu Slatiny to je silnici III. třídy do budoucna navrhujete, aby to byla silnice II. třídy. Zásadně nesouhlasím, aby byla tak blízko vlastně vedle naší plánované

Vyhodnocení připomínky

Připomínka obsahuje nejasný požadavek – věta není dokončena. Z kontextu pořizovatel vydedukoval, že se jedná o připomínku k záměru pro koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat.

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města

Šlapanice). **Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 031**	Datum	02.05.2015 17:00:37	Kód	6/CVg
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zásadně nesouhlasíme všichni vlastníci pozemků v k. ú. Bedřichovice s navrženým obchvatem Slatiny u našich rodinných domků. Požadujeme, aby nebyla plánovaná silnice III/15286 do budoucna jako silnice II třídy. Takto nesplňuje definici obchvatu – ten má být nejméně 200 m od výstavby – , ne za domy z druhé strany, to je za zahradami. Především by způsobovala znečištění v této blízkosti životní prostředí, prašnost, hlučnost, znehodnocení pozemků atd. a tím zhorší život obyvatel v této obytné části plánovaných RD i stávajících obyvatel. Bylo podáno již mnoho připomínek, stížností, petice občanů Slatiny a ze strany starostů Slatiny a Šlapanic byly doposud jen sliby, řeči a žádné rozumné řešení. Žádáme posunutí této plánované silnice (obchvatu Slatiny) až k dálnici D1. Také by bylo vhodné vymyslet a realizovat jiné řešení!!!!!.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 032**	Datum	02.05.2015 17:00:37	Kód	rVouZ
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Připomínkuji nesmyslné řešení obchvatu Slatiny. Je nutné jiné řešení. Navrhuji, aby byla silnice v těsné blízkosti dálnice D1 s výjezdem na silnici II/430, nikoliv na kruhový objezd Slatina-Líšeň. Nejlépe by bylo postavit silnici ze Šlapanic s výjezdem na ulici Řípskou, abychom mohli lépe najíždět na dálnici.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 033**	Datum	02.05.2015 17:00:37	Kód	rVouZ
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínkuji nesmyslné řešení obchvatu Slatiny. Je nutné jiné řešení. Navrhuji, aby byla silnice v těsné blízkosti dálnice D1 s výjezdem na silnici II/430, nikoliv na kruhový objezd Slatina-Líšeň. Nejlépe by bylo postavit silnici ze Šlapanic s výjezdem na ulici Řípskou, abychom mohli lépe najíždět na dálnici.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním

plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 034, K 035, K 036**	Datum	02.05.2015 17:15:43	Kód	obr7b
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínka k ZÚR JMK a to: důležité je zachovat dle současného plánu rozšíření dálnice D1 Brno – Holubice na šestiproudovou.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervu pro dálnici D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK (RDS05).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 037**	Datum	03.05.2015 14:30:42	Kód	JIaUl
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den. Prosím o přehodnocení obchvatů 1/55. Jedná se klasické nebezpečné křižovatky. Za obcí Vnorovy nutný most a opět nebezpečné křížení s polní cestou plnou hnoje. V případě mimoúrovňových křížení a plynulém nájezdu ve směru Hodonín – Veselí , pod městem Strážnice (výpadovka na uvažovanou R55) budou obchvaty obcí funkční.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK vymezují koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel ozn. RDS18 a koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvatem sídel ozn. RDS19. včetně plochy úrovňových a mimoúrovňových křižovatek, které jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m. Plochy jsou navrženy v takové šíři, aby do budoucna umožňovali umístění předmětného záměru včetně řešení křížení se stávajícími dopravními stavbami. Až podrobnější technická studie prověří, zda budou křižovatky řešeny jako úrovňové případně mimoúrovňové.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 038**	Datum	03.05.2015 20:30:55	Kód	rahtU
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Zásobování vodou				
Téma – jiné					

Připomínka

Připomínka se týká položky 326 vymezení plochy vhodné pro akumulaci povrchových vod LAPVR05 Plaveč. • Pro zařazování lokalit pro akumulaci povrchových vod dle § 28a vodního zákona byl v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí podepsán protokol (protokol), který hovoří o zásadě, že do generelu se nezařazují lokality chráněné zákonem č. 114/1992 Sb. • Lokalita LAPVR05 Plaveč leží uprostřed Přírodního parku Jevišovka zřízeného dle zákona č. 114/1992 Sb. a jeho nedílnou součástí je Evropsky významná lokalita Lapikus s řadou ohrožených druhů živočichů a rostlin. • Evropsky významná lokalita Lapikus (EVP) má s navrhovanou územní rezervou hranici, kterou je nutno považovat pouze za pomyslnou. • Postup nazývaný jako „optimalizace parametrů spočívající ve změně profilu či velikosti zatopené oblasti za účelem minimalizace střetů s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny“ je ve skutečnosti pokusem o administrativní oddělení Evropsky významné lokality Lapikus od zbytku Přírodního parku Jevišovka a je odborným nesmyslem. • Z toho lze stručně shrnout, že podle zásady uvedené v protokolu lokalitu Plaveč do seznamu územních rezerv zahrnout nelze. • Argument, že seznam lokalit (LAPVR) nelze minimalizovat, je pouhou subjektivní úvahou nemající oporu v zákoně. Žádný zákon nestanovuje povinný počet územních rezerv. • V případě navrhované lokality se zařazením nesouhlasí vedení Obce Rudlice, které má silný mandát ze strany občanů vyjádřený na jednání 10.9.2014. Výskyt silně (1) a kriticky (5) ohrožených druhů živočichů je bezesporu významným střetem se zájmy ochrany přírody. • Argument, že jde o strategické rozhodování a že jde o zabránění vzniku nežádoucích staveb v dotčeném území, nemůže rovněž ve vztahu k následujícím argumentům obstát. – Navrhované území je chráněno zákonem o ochraně přírody a krajiny již nyní! – Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí zpracoval plán ochrany EVP, kde zcela logicky říká, že ochrana EVP musí přesahovat vymezenou hranici EVP, protože rostliny a živočichové žijí a rostou i na dalších místech bez ohledu na administrativní hranici EVL. Plán ochrany a status Přírodního parku mají legislativní potenciál zabránit výstavbě všech staveb, pro které by měla být lokalita zařazena do územních rezerv. – Pokud by návrh ZÚR skutečně uvažoval o variantě, že může být v horizontu 50 – 100 let potřeba zajistit dostatek povrchové vody v uvažované lokalitě, pak je nepochopitelné, proč nepočítá s maximálním využitím potenciálu krajiny, jako tomu bylo v předchozích ZÚR, zrušených posléze Nejvyšším správním soudem. Předložený návrh lze proto s úspěchem považovat za nekoncepční. • Státní úřady a samosprávné celky by měly ve své činnosti postupovat tak, aby cíle bylo dosaženo a občané byli ve svých právech dotčeni jen v míře nezbytné. V případě LAPVR05 se domnívám, že tato zásada v návrhu ZÚR dodržena není a že Jihomoravský kraj se chystá schválením LAPVR05 Plaveč zasáhnout do věcných práv občanů nad míru nezbytnou a k nedůvodnému znehodnocení tržní ceny nemovitostí všech

vlastníků v území v relacích až o 20 – 30 %. • Návrh LAPVR05 dále koliduje s vymezením nadregionálního koridoru JM03MH územního systému ekologické stability (viz návrh, bod 244).

Vyhodnocení připomínky

K údajnému nezařazování lokalit chráněných zákonem č. 114/1992 Sb. do Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území“ (dále také Generel LAPV) uvádíme následující:

Ke Generelu LAPV byla podepsána dohoda mezi ministry MŽP a MZE v září 2011, MVDr. Dočekalem (dále také podatel) uváděná zásada v ní však obsažena není. Jde totiž o podatelem nepřesnou interpretaci Generelu LAPV, a to části *„Postup zpracování Generelu LAPV“*, která shrnuje podklady a kritéria pro výběr lokalit do Generelu LAPV zařazených a kde je v závěrečné pasáži na str. 5 uvedeno, kolik lokalit do Generelu LAPV zařazeno bylo (s odkazem na detailní informace uvedené k jednotlivým lokalitám v přílohách Generelu LAPV) a které naopak do Generelu LAPV zařazeny nebyly, cituji: *„Do Generelu LAPV nebyly zařazeny lokality, u nichž je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (základní ochranné podmínky zvláště chráněných území v kategorii národní park a národní přírodní rezervace). Jde o lokality uvedené v příloze č. 4.“* Znamená to, že nejde o obecnou zásadu, jak se podatel domnívá, ale o informaci, že u konkrétních lokalit na území KRNAP, NP Šumava, NP Podyjí a NPR Pluhův bor je již ochrana lokality zabezpečena a není nutno ji Generelem LAPV dublovat. Obecně se jedná o kategorie národní park a národní přírodní rezervace, patřící podle zákona č. 114/81992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, mezi zvláště chráněná území (ZCHÚ), jejichž poslání a bližší ochranné podmínky se v případě národního parku vyhlašují zákonem, v případě národní přírodní rezervace je vyhlašuje Ministerstvo životního prostředí. Přírodní park však mezi ZCHÚ uveden není. V příloze 3 „Pasporty/karty jednotlivých LAPV s mapovými schématy“ Generelu LAPV jsou pod pořadovým číslem 61 týkajícím se LAPV Plaveč uvedeny skutečnosti, které nemohou být při prověřování této lokality kategorie B opomenuty, a to mimo jiné i o zájmech ochrany přírody. Z hlediska územní ochrany je uvedeno, cituji *„Lokalita zasahuje do přírodního parku Jevišovka a regionálního biokoridoru.“,* z hlediska druhové ochrany (která nemá územní průmět) je uvedeno *„Je evidován výskyt kriticky ohroženého netopýra černého a silně ohrožených druhů – ohniváček černočárný, tesařík obrovský, ouklejka pruhovaná, mlok skvrnitý, ledňáček říční, vydra říční.“* Dalším neméně podstatným údajem je informace uvedená v poznámce, že *„Rozsah lokality byl stanoven s ohledem na stávající zástavbu obce Vevčice a zájmy ochrany přírody.“*

K potřebě zajistit v České republice dostatek vody v horizontu 50-100 let uvádíme z hlediska strategického rozhodování a koncepčního plánování následující:

Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území, (dále také „Generel LAPV“). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon) v návaznosti na předchozí dlouhodobé územní hájení výhledových vodních nádrží, není plánem výstavby ale podkladem, podle kterého má územní plánování zajistit užívání jím stanovených území tak, aby v budoucnu nedošlo ke znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže.

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) PÚR, který krajům ukládá úkol územně chránit lokality LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě

z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Také v současné době již schválená aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky (A1 PÚR) v článku (167) krajům ukládá vymezit v ZÚR jako územní rezervy plochy pro vodní nádrže uvedené v Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území" (dále také Generel LAPV). Protože stavební zákon v § 31 odst. 4 stanoví, že politika územního rozvoje je pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje (ZÚR) závazná, jsou plochy pro LAPV na území Jihomoravského kraje v návrhu ZÚR JMK vymezeny v souladu s politikou územního rozvoje i Generelem LAPV.

Konkrétně LAPV Plaveč je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Jevišovka jako plocha územní rezervy LAPVR 05. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako vodní zdroj pro povodí Jevišovky s malou vodností toků. Víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu a v součinnosti s VD Jevišovice a VD Výrovice, by v případě výraznějších nepříznivých projevů klimatické změny mohl nadlepšovat minimální průtoky pro zajištění nezbytných ekologických funkcí dolního úseku Jevišovky. Její zařazení v kategorii B znamená, že jde o území, které je svou polohou a parametry vhodné pro akumulaci za účelem protipovodňové ochrany, pokrytí požadavků na odběry vody a nadlepšování průtoků (zabezpečení ekologických průtoků ve vodních tocích). Území bude přezkoumáváno v šestiletém cyklu v návaznosti na zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

„Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovil podmínky využití území, cituji: *„V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:*

a) nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

b) změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,

c) staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže,

a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky zvláštních a nebezpečných odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).

Smyslem výše uvedených podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K míře zásahu do práv občanů považujeme za důvodné dále uvést následující:

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je zcela logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.“*

Přiměřenost zásahu do práv vlastníků lze v rámci měřítka ZÚR JMK v případě LAPV jen těžko dovozovat. Proto článek (328) textové části ZÚR JMK stanovuje požadavek na uspořádání území pod písm. a) vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků pro umístění LAPV a v úkolech pro územní plánování pod písm. a) vymezit územní rezervu a stanovit podmínky pro využití území v územních plánech v souladu s § 36 stavebního zákona. V měřítku územního plánu je už možné posoudit a stanovit míru zásahu do práv vlastníků a odůvodnit její přiměřenost.

K údajné kolizi LAPVR 05 s vymezením nadregionálního koridoru K JM 03MH uvádíme následující:

LAPVR 05 Plaveč je v návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva. Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. U LAPVR 05 Plaveč je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné zachování funkcí skladebných prvků ÚSES. Jak je zřejmé z přílohy, v rámci prověřování možností budoucího využití koridoru bude střetu věnována pozornost.

<u>K nesouhlasu MVDr. Dočekala s lokalitou LAPV Plaveč uvádíme vyjádření MZe:</u>

Ministerstvo zemědělství, jako dotčený vodoprávní úřad uplatňující aplikaci Generelu LAPV do ZÚR podle § 108 odst. 2 vodního zákona, souhlasí s výše uvedenými důvody a připomínce, která se vztahuje k vymezení územní rezervy LAPVR 05 pro lokalitu Plaveč v návrhu ZÚR JMK, doporučuje nevyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 039**	Datum	04.05.2015 10:15:37	Kód	aLwAh
Jméno	Mgr. Antonín Okénka				
Právnická osoba	**Dobrovolní svazek obcí**, IČ: 68731302				
Obec / sídlo	**DSO Mikroregion Horňácko**				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Připomínky DSO Mikroregion Horňácko k ZÚR JMK				

Připomínka

IDS JMK – provázanost s jízdními řády Zlínského kraje, doprava občanů do zaměstnání v ZLK, Vodovod pro Horňácko, rozvojová osa Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou, rekonstrukce silnice 1/71 – propojení s SK – pracovní příležitosti a rozvoj turismu, propojení Horňácka s R55, propojení regionální cyklotrasy Baťův Kanál – Horňácko (Veselsko, Strážnicko, Horňácko). Podpora komplexních pozemkových úpravy jako předpokladu rozvoje a ochrany území – povodně, sucho, zadržení vody atd.

Vyhodnocení připomínky

Z připomínky není zřejmé, co je požadováno.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 040**	Datum	04.05.2015 12:45:36	Kód	t7rfx
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den. Prosím o projednání a zařazení územní rezervy pro možnou přeložku železniční trati Veselí nad Moravou-Bzenec a to drobnou plynulou zatáčkou podél ohybu potoka Syrovinka ke stanici Moravský Písek. Koridorovou trať by přeložka minula podjezdem v blízkosti žst. Mor. Písek, ze které by se stal přestupní uzel bez nutnosti přesedání ve Bzenci. Potom by pokračovala v současné a vylepšené stopě trati Mor. Písek- Bzenec. Děkuji za ochotu projednat vizionářský názor.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK se seznámil s ideovým návrhem trasy na přeložku železniční trati Veselí nad Moravou-Bzenec, avšak tomuto požadavku nemůže vyhovět. Návrh ZÚR je zpracován s využitím odborných podkladů, Ministerstvo dopravy ani Správa železniční dopravní cesty, s.p. do návrhu ZÚR JMK záměr na přeložku železniční trati Veselí nad Moravou-Bzenec neuplatnili.

Území Pomoraví je zvlášť hustě osídleno a mnohovrstevnatě využito. Jak se lze z návrhu ZÚR JMK přesvědčit, v Pomoraví se soustřeďuje i také řada rozvojových záměrů. Každý nový záměr v tomto území je však velmi obtížně realizovatelný, protože je třeba respektovat vedení dopravní a technické infrastruktury, ochranu přírody, zemědělské půdy, lesa a mnoho dalších.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 041**	Datum	04.05.2015 13:15:37	Kód	GhgX8
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Připomínka				

Připomínka

Jsem vlastníkem pozemku p.č. xxx/xx (dříve označen jako p.č. xxx), zapsaný na LV č. xxx v k. ú. Bedřichovice, obec Šlapanice. Požaduji odsunutí plánovaného obchvatu od plánované výstavby rodinných domků na mém pozemku z důvodu hluku, životního prostředí, znečištění vzduchu a hlavně dále od plánované obytné zástavby atd. až k dálnici D1. Vaňáček

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 042**	Datum	04.05.2015 14:45:36	Kód	nOFHy
Jméno	Ing. Jaroslav Kreml				
Právnická osoba	**Obec Lužice**				
Obec / sídlo	Lužice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav v současném návrhu R55 se zvažuje místo stávajících dvou křižovatek s možností sjezdu a výjezdu na I/55, mimoúrovňové přemostění budoucí R 55 pro komunikace Lužice- Josefov i Lužice-Dolní Bojanovice. Pro pěší a cyklisty je zpřístupněna část obce za R55 lávkou. Vzhledem k tomu, že přemostění z Dolních Bojanovic vyústí do ulice se zástavbou cca 15 nových RD, kde není prostor na rozšíření stávající komunikace, budou všechna vozidla jezdit v těsné blízkosti předmětných RD což zásadním způsobem zdegraduje úroveň bydlení mladých rodin, ohrozí bezpečnost osob a statiku objektů. Doprava vedená touto ulicí (Bojanovická) se střetne s dopravou hlavní ulice obce (Velkomoravská) a bude docházet k dopravním zácpám. Mimo jiné bude přemostěním vyzdvižena doprava nad akustický val, který vybudovala obec Lužice na své náklady, aby eliminovala negativní akustické dopady z provozu po I/55 (R55). Z výše uvedených důvodů navrhujeme, aby se přemostění před R 55 zrušilo a k napojení dopravy do a z Dolních Bojanovic se využila křižovatka Hodonín-západ, přičemž by se na severní straně R55 prodloužila projektovaná účelová komunikace (pro Rybářství Hodonín) až po stávající křižovatku komunikace Lužice – Dolní Bojanovice z I/55 a to v provedení silnice III. třídy. Ulice Bojanovická by se stala slepou a občané z Lužic by se na R55 napojili na křižovatce Hodonín-západ ze stávající ulice Velkomoravská, respektive na mimoúrovňové křižovatce Mikulčice. Tento návrh zpracovaný v jednoduché projekční dokumentaci bude zaslán spolu se stanoviskem Obce Lužice jako stanovisko k výstavbě R55.

Výše uvedené skutečnosti projednala Rada obce Lužice a schválila usnesením č. 14/2 ze dne 04.05.2015.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro kapacitní silnici R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby a plochy MÚK Hodonín-západ kruh o poloměru 325 m.

Připomínka obce je koncipována se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje. Odlišné technické řešení je možné dále prověřovat v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 043**	Datum	04.05.2015 15:15:50	Kód	ubNNA
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Územní systém ekologické stability				
Téma – jiné					

Připomínka

V břehové jižní části horní nádrže Mušov je v rámci ÚSES veden NRBK K 161. Původní dokumentace k NRBK K 161 vznikla v roce 1996, která od té doby nezaznamenala žádný vývoj a upřesnění koncepce ÚSES v daném místě, spíše naopak. Zmiňovaný biokoridor je otrocky přepisován a v mapové části opakován po dlouhá léta v nezměněné ploše, aniž by měl skutečný význam pro původní záměr ochrany přírody. Spíše naopak, umožňuje obci Pasohlávky tento fakt zneužívat v rámci takto určené plochy formou stavební uzávěry a zcela je tak ponecháno na libovůli vedení obce určovat soukromým vlastníkům pozemků u jezera jejich využívání.

O neomezeném průchodu migrační trasy nemůže být řeč. Pokud je stanovena proměnná šířka v prostoru Novomlýnských nádrží z důvodu dodržení principu vymezení vodního biokoridoru, zcela musí postačovat stanovený lokální biokoridor z roku 2010 pozemkovou úpravou v šířce 15m s biocentry na obou koncích katastrálního území Mušov. Nazývat NRBK K 161 nivní je v rozporu s vědeckými poznatky, co vlastně slovo n i v n í znamená. Mělo by jít o biokoridory podél vodních toků s přilehlou nivou, břehem a otevřenou plochou. To však v případě jižního břehu horní nádrže Mušov neexistuje, poněvadž tento břeh je uměle vystavený z kamene a žádné spojení s vodní nádrží přírodně nemá. Proto majitelé břehových pozemků respektují již vytvořený koridor v šířce 15m, v části plochy jsou stavební objekty a z velké části orná půda zemědělsky soustavně přeorávaná a hnojená, což případnou migrační trasu zcela vylučuje. Proto by bylo vhodné, aby NRBK K 161 byl v této části určen v šíři stávajícího 15m biokoridoru, který stejně končí přetnutím mezinárodní silnicí Brno – Mikulov – Vídeň tak jako biokoridor vodní vybudovanou hrází jezera.

Vyhodnocení připomínky

Vedení nadregionálního biokoridoru K 161 v prostoru Novomlýnských nádrží bylo navrženo již v roce 1996, není však pravdou, že se navržené vymezení otrocky přepisuje. K tomu považujeme za důvodné objasnit následující:

První jednotný podklad nadregionálního a regionálního ÚSES pro území ČR byl vydán jako společný územně technický podklad (ÚTP) Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí ČR v roce 1996. Od této doby dokument sloužil jako jednotný podklad pro územně plánovací činnost v území, konkrétně pro upřesňování nadregionálních a regionálních biocenter a biokoridorů. Po zřízení krajů České republiky byly koordinační a koncepční materiály ÚSES na území Jihomoravského kraje aktualizovány v několika dokumentacích. V roce 2012 byla koncepce regionálního a nadregionálního ÚSES ustálena v koordinačním dokumentu „Koncepční vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje“. Tím bylo na krajské úrovni dosaženo sjednocení různých podkladů pořizovaných orgány ochrany přírody včetně nezbytného prověření jejich aktuálnosti autorizovaným projektantem.

S ohledem na konkrétní situaci v prostoru Novomlýnských nádrží nechalo Ministerstvo životního prostředí na podnět Jihomoravského kraje zpracovat podrobnější prověření vymezení skladebných částí biokoridoru nadregionálního významu K 161/V,N, jako odborný podklad pro ZÚR JMK. Tato revize a aktualizace vymezení skladebných částí biokoridoru K 161 včetně navazujících systémů ÚSES v prostoru Novomlýnských nádrží, zpracovaná firmou GeoVision s.r.o. koncem roku 2013, prověřila jednak potřebnost biokoridoru K 161, jednak možnosti jeho vymezení z hlediska metodických zásad vymezování ÚSES ve vazbě na vymezení ÚSES v územních plánech obcí ležících či navazujících na řešení území Novomlýnských nádrží. Zjištěná metodická pochybení, tj. závady v ÚSES byla v revizi podchycena včetně návrhu opatření k jejich nápravě. Takto revidovaný a aktualizovaný ÚSES (a to na všech hierarchických úrovních vážících se k NRBK K 161) je tudíž odborným podkladem jak pro orgány ochrany přírody, tak i odborným podkladem pro orgány územního plánování, a to k vymezení koridoru pro NRBK K 161 v pořizovaných ZÚR JMK a dále k jeho upřesňování v územních plánech dotčených obcí.

Odborný podklad opověděl na zásadní otázku, a to potřebnost vymezení předmětného biokoridoru se závěrem: Z *hlediska biogeografického významu nadregionálního systému řeky Dyje nelze v oblasti VN Nové mlýny přerušit funkce nadregionálních- regionálních biokoridorů celorepublikového i oblastního významu vymezených na nivních biotopech či potenciálních nivních stanovištích.* Zásadním důvodem je, že nadregionální biokoridor (NRBK) řeky Dyje je velmi významnou součástí nadregionální hierarchie ÚSES a celorepublikové ekologické sítě

v rámci celoevropské ekologické sítě EECONET (AOPK ČR 1995). Předmětný biokoridor propojuje vodní a nivní (mokřadní) sítě ekologické stability evropského významu, a to jak v ČR (Morava – Bečva – Odra), tak i ve střední Evropě (Rakousko – Maďarsko – Polsko).

Dále prověřil potencionální přeložení nivní větve NRBK K 161 na severní (levý) břeh VN s vymezením na biotopech mokřadů a měkkých luhů se závěrem: *„Z důvodů absence reprezentativních stanovišť a nedostatečných prostorových parametrů skladebných částí nelze nivní osu NRBK K161 překládat na severní břeh Dolní (Novomlýnské) nádrže do úseku RBC č. 8 křivé jezero, Nové Mlýny – Šakvice – strachotín, RBC č. 44 Na pískách."* V revizi je tudíž NRBK K 161/N Soutok – Údolí Dyje (nivní typ) vymezen podél pravého břehu Novomlýnských nádrží, toto vymezení zahrnuje všechny zbytky nivních biotopů s vyšším stupněm ES (3-4), jeho skladebné části mají prostorové parametry vymezeny podle reálného rozsahu dochovaných reprezentativních konbinovaných biotopů (fragmenty měkkých luhů, tvrdých luhů a babykových doubrav až doubrav s ptačím zobem).

Revize vymezení NRBK K 161 k šířce biokoridoru z hlediska koncepčního přístupu uvádí: *„Regionální i lokální systémy ekologické stability se vymezují v minimálních limitních parametrech výhradně na terestrických stanovištích. Vodní biotopy řek a potoků jsou považovány za hlavní migrační osy v krajině. Mokřadní (hydrofilní) biokoridory vymezené podél potočních systémů by měly tudíž zahrnovat oba tyto metodické požadavky a jejich vymezená minimální šířka by se tudíž měla pohybovat kolem 23 – 25 m."*

Z hlediska územního plánování je třeba v případě skladebných částí ÚSES objasnit, že návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro NRBK K 161 větší než je odborným podkladem navrženo vymezení vlastního biokoridoru K 161. Důvodem je umožnění upřesnění biokoridoru v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (m 1 : 100 000). Koridor v ZÚR JMK tedy nevymezuje vlastní biokoridor, ale koridor, ve kterém je nutno biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES, a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč v případě koridoru pro vodní biokoridor K 161V v prostoru Novomlýnských nádrží byla zvolena proměnlivá šíře koridoru v rozsahu vodní plochy nádrží. Vlastní vymezení biokoridoru K 161V bude tedy zpřesněno v územních plánech dotčených obcí.

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK (tj. i koridoru pro NRBK K 161) tudíž dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 044**	Datum	04.05.2015 15:15:50	Kód	g86op
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dovolujeme si Vás požádat v rámci projednávání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje o zařazení níže uvedených záměrů do tohoto projednávání. Jedná se o dva záměry z oblasti dopravní infrastruktury. V prvním případě se jedná o přeložku silnice III/476 ze Slavkova u Brna na Rousínov, kterou chceme zařadit do ZÚR JMK ve variantě, kterou v prosinci 2011 vypracovala společnost Dopravoprojekt Brno a.s. pro Jihomoravský kraj jako variantu č. 3. Jedná se o východní variantu kolem obce Němčany. Návrh varianty ve formátu .pdf jsme schopni Vám na vyžádání zaslat. Jako druhý záměr navrhujeme přeložku silnice II/416 ze Slavkova u Brna do obce Křenovice a dále do Židlochovic. Jedná se o záměr, kde Jihomoravský kraj nechal vypracovat vyhledávací studii a tento dokument má k dispozici. Dle dostupných informací je tento záměr v ZÚR již zařazen, ale z formálních důvodů ho také zmiňujeme.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce zařazení přeložky silnice III/476 ze Slavkova u Brna na Rousínov:

Návrh ZÚR JMK neřeší všechny záměry v kraji, ale pouze záměry nadmístního významu. Návrh ZÚR JMK nenahrazuje územní plán a neupravuje záležitosti místního významu. Přeložka silnice III/476 není záměrem nadmístního významu ve smyslu § 2 odst. (1) písm. h) stavebního zákona, lze ji řešit a koordinovat v rámci územních plánů dotčených obcí. Návrh koncepce dopravy řešený v ZÚR JMK byl připravován v součinnosti s odborem rozvoje dopravy, který vytváří koncepci rozvoje sítě krajských silnic. Silnice III/476 je v Generelu krajských silnic uváděna jako silnice lokálního významu, která řeší vztahy na místní úrovni.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce k přeložce silnice II/416:

V návrhu ZÚR JMK je koridor územní rezervy pro přeložky silnice II/416 vymezen jako II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka (RDS27), II/416 Hostěrádky – Rešov – Šaratice, přeložka (RDS26) a II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka (RDS25).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 045**	Datum	04.05.2015 16:00:39	Kód	Ug/op
Jméno	PaedDr. Hana Potměšilová				
Právnická osoba	**Město Hustopeče**				
Obec / sídlo	693 17 Hustopeče, Dukelské náměstí 2/2				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Připomínka města				

Připomínka

Rada města Hustopeče schválila na své schůzi dne 28.4.2015 připomínku k návrhu ZÚR JMK:

1. V ZÚR JMK řešit zlepšení dopravní situace v Hustopečích vybudováním nové dálniční mimoúrovňové křižovatky na dálnici D2. Jako podklad k prověření možnosti jejího návrhu doporučuje technickou studii, pořízenou městem Hustopeče.
2. Do ZÚR JMK zapracovat návrh silniční komunikace z okružní křižovatky jižně od Hustopečí na silnici II/425 k průmyslové zóně Šakvice. V Územním plánu Hustopeče je pro umístění této silnice navržena územní rezerva.
3. V ZÚR JMK přepracovat ÚSES. Návrh NRBC 107 je neodůvodněně řešen odlišně od Územního plánu Hustopeče, v území ORP Hustopeče jsou navrženy ÚSES (biocentra, biokoridory) často jinak než v platných územních plánech obcí, což vyvolá mj. náklady na jejich změny.

4. V ZÚR JMK uvést, jak v územních plánech řešit kolize biokoridorů s dálnicí D2.
5. V ZÚR JMK přepracovat podmínky pro koridor RT EE01. Koridor RT EE01 Sokolnice – hranice ČR /Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV, v územní rezervě ZÚR JMK, zasahuje navrženou šíří 300 m do zastavěného území a do zastavitelné plochy v jižní části města Hustopeče dle ÚP Hustopeče.

Vyhodnocení připomínky

K bodu 1 podání

V návrhu ZÚR JMK je v blízkosti stávající mimoúrovňové křižovatky v Hustopečích vymezena plocha dálniční mimoúrovňové křižovatky Velké Pavlovice ozn. DS11 a územní rezerva pro plochu dálniční mimoúrovňové křižovatky Velké Němčice (RDS06). Vzhledem k normovým vzdálenostem dálničních křižovatek MD neuvažuje v předmětném území s umisťováním další mimoúrovňové křižovatky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2 podání

Zásady územního rozvoje nemohou nahrazovat územní plán a upravovat záležitosti místního významu, kterou je silniční komunikace z okružní křižovatky jižně od Hustopečí na silnici II/425 k průmyslové zóně Šakvice. Územní plán stanoví vlastní priority obce, týkající se rozvoje a uspořádání jejich území, a vlastní záměry. Návrh silnice se nachází v k. ú. města Hustopeče a je tedy řešitelný v územním plánu Hustopeče.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3 podání

V souladu s bodem 7.3 Zadání ZÚR JMK je navrhované koncepční vymezení skladebných prvků ÚSES regionální i nadregionální úrovně v návrhu ZÚR JMK prověřeno a vymezeno s využitím územně plánovacích a oborových podkladů (zejména koncepčního vymezení ÚSES z roku 2012 a ÚTP z roku 1996) a územních plánů. V souladu se zadáním tedy projektant rovněž prověřoval, jak je z hlediska věcné a metodické správnosti ÚSES podchycen v územních plánech obcí.

K tomu považujeme za důvodné objasnit následující: ÚSES se vymezuje na základě metodického postupu, který zahrnuje 5 základních kritérií (např. rozmanitost a reprezentativnost stanovišť, prostorové vztahy, prostorové parametry – minimální šířky a maximální vzdálenosti, stav krajiny, atp…). Vlastní lokalizace biocenter a biokoridorů odráží kvalitu území, výjimečnost konkrétních stanovišť v území, a tím tedy nutnost ochrany.

V průběhu prací byl proto rozpracovaný návrh ÚSES, tj. včetně plochy pro NRBC 107 „Přední kout“, projektantem ZÚR JMK konzultován s odbory životního prostředí a územního plánování na obcích s rozšířenou působností, jejichž pracovníci mají místní znalost území. Pracovní setkání probíhala po jednotlivých ORP. V rámci prvního setkání projektant ZÚR JMK objasnil přístup k řešení NR a R ÚSES v ZÚR JMK vycházející zejména z „Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES“ z r. 2012 a z řešení v územních plánech příslušných obcí. Ten spočíval v tom, že projektant při vymezení koridorů ÚSES v ZÚR respektoval vymezení ÚSES v navazující ÚPD a k jejich korekci přistupoval jen ze závažných důvodů (z hlediska věcné a metodické správnosti). Přitom nebyla přenášena podrobnost vymezení z územních plánů do ZÚR, ale byl zachován „koncepční“ způsob vymezení odpovídající charakteru a měřítku ZÚR (1:100 000). Konzultace k jednotlivým navrhovaným řešením probíhaly jednak na těchto jednáních a rovněž individuálně. Cílem zvoleného postupu bylo odstranit případné věcné nesrovnalosti dílčích řešení v dostupných podkladech (tj. v oborových podkladech orgánů ochrany přírody i v územních plánech) a stabilizovat koncepci řešení nadregionálních a regionálních prvků ÚSES v ZÚR JMK.

Při zapracování ÚSES do územního plánu je přípustné zmenšit plochy pro biocentra, neboť územní plán upřesňuje vymezení vlastních biocenter, a to za předpokladu dodržení metodiky pro vymezování a upřesňování ÚSES. Biocentrum nadregionální úrovně lze, na základě místní znalosti území a se souhlasem orgánu ochrany přírody, v územním plánu zmenšit až na minimální plochu, kterou metodické zásady pro daný typ biocentra umožnují. Návrh ZÚR JMK vymezuje plochu pro upřesnění biocentra s dostatečnou rezervou, umožňující koordinaci většiny lokálních záměrů v území s vymezením nadregionálního biocentra a předchází tak možným problémům při upřesňování v územním plánu.

Podle územního plánu města Hustopeče nadregionální biocentrum NRBC 107 v něm vymezené územně nepřekračuje plochu pro NRBC 107 „Přední kout" vymezenou návrhem ZÚR JMK, a tedy splňuje podmínku stanovenou pod písm. a) v úkolech pro územní plánování v bodě (245) I. Návrhu ZÚR JMK. V tomto konkrétním případě tedy změna platného územního plánu kvůli upřesnění NRBC 107 „Přední kout" není potřeba, neboť řešení ÚSES v územním plánu města Hustopeče je v souladu s řešením ÚSES v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 4 podání

Systému ÚSES na nadregionální a regionální úrovni je v ZÚR JMK vymezen v souladu s § 5 odst. 4 stavebního zákona, který upravuje kompetence orgánů územního plánování a ukládá orgánům kraje zajišťovat ochranu a rozvoj hodnot území kraje v záležitostech nadmístního významu (ve smyslu § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona). Vymezením ploch a koridorů pro skladebné prvky (vlastní biocentra a biokoridory) nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

V návrhu ZÚR JMK jsou věcné principy/zásady jak postupovat při upřesňování ÚSES ve vztahu k liniovým stavbám dopravní infrastruktury (tj. i s dálnicí D2) uvedeny v článku (245) v úkolech pro územní plánování pod písm. c) a d). Případné konkrétní střety je možné řešit s dotčenými orgány ochrany přírody a orgány dopravními postupy podle stavebního zákona. Obsah ZÚR je vázán ust. § 36 stavebního zákona, tj. ZÚR ani nemohou procesní postupy stanovené stavebním zákonem obsahovat.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 5 podání

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy Sokolnice – hranice ČR /Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV ozn. RTEE01. V textové části ZÚR JMK I. návrh je uvedena šířka koridoru 600 m, v části k. ú. města je koridor zúžen na 300 m. V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR schválené Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15.04.2015 je vymezen koridor pro dvojité vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR /Rakousko vedený mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO) a CHKO Pálava. Úkolem pro územní plánování je pak prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru. Vzhledem k tomu, že vedení VVN navržené společností Čeps, a.s. nesplňuje podmínku dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR (umístění mimo Lednicko – valtický areál (památka UNESCO)), bude územní rezerva z návrhu ZÚR JMK vypuštěna do doby prověření územní studií. **V** textové části I. návrhu ZÚR JMK v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií,* projektant doplní požadavek na zpracování územní studie, která prověří možnost průchodu vedení VVN mimo LVA a CHKO Pálava. Uložení územní studie promítne projektant také do grafické části návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 046**	Datum	04.05.2015 16:45:42	Kód	mFL+X
Jméno	Jiří Janovský				
Právnická osoba	**Obec Mouchnice**, Mouchnice 7, IČO:00373460				
Obec / sídlo	Mouchnice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Vyjádření k přeložce silnice I/50 jako obchvatu obcí Brankovice – Malínky – Kožušice: zastupitelstvo obce Mouchnice na svém veřejném zasedání dne 22.4.2015 projednalo a schválilo kladné stanovisko k řešení jižní varianty obchvatu obcí Brankovice-Malínky-Kožušice s napojením silničního připojení sil. II/432 na silnici I/50, které by umožnilo kvalitativně lepší napojení Koryčan ve Zlínském kraji tak, aby vozidla nemusela projíždět Střílkami a tím by odlehčila dopravu i v obci Mouchnice. Nyní obcí projíždí doprava směřující ze silnice I/50 do Koryčan, případně směrem na Kyjov.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 047**	Datum	04.05.2015 19:45:37	Kód	JWPmA
Jméno	Ing. Jan Robek				
Právnická osoba	**Společenství vlastníků Brněnská Pole** 12, Šlapanice				
Obec / sídlo	Brněnská Pole 1842/12, 664 51 Šlapanice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Nesouhlasíme s vedením trasy obchvatu Šlapanice (silnice DS34-III/4171) v navrhované variantě západně kolem města Šlapanice. Silnice je navržena v těsné blízkosti budovaného sídliště na ulici Brněnská Pole. V této lokalitě bydlí v současné době cca 400 obyvatel, přičemž výstavba sídliště odpovídá cca 40% celého projektu. Celková plánovaná kapacita sídliště je 1000 obyvatel, tj. 1/8 obyvatel Města Šlapanice. Výstavba obchvatu v blízkosti této lokality negativně naruší kvalitu bydlení zvýšením hlukové, emisní a dopravně bezpečnostní zátěže sídliště. Návrh vedení trasy obchvatu striktně odmítáme s ohledem na zdraví a bezpečnost obyvatel Města Šlapanice. (V uvedené lokalitě se mimo jiné nachází i mateřská školka). Požadujeme komunikaci odsunout minimálně na 200m od obytné zástavby ulice Brněnská Pole společně s vybudováním příslušného oddělující pásu městské zeleně. Zároveň odmítáme vpuštění kamionové dopravy na uvedenou silnici. Za kladné vyřízení naší připomínky předem děkujeme. Za Společenství vlastníků Brněnská Pole 12, Šlapanice: Jan Robek, předseda výboru

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. **Zároveň bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 048**	Datum	04.05.2015 22:30:36	Kód	0G5XI
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Veřejná logistická centra				

Téma – jiné	

Připomínka

Dobrý den, již 20 let žiji v Tuřanech, bydlíme u hlavní silnice. Dopravní situace v této městské části je již nyní neúnosná. Hluk, smrad, ráno není možné vyjet z vedlejší ulice na hlavní, nyní po průjezdu kamionu drnčí skleněná dvířka ve skříni a poskakuje nádobí ve skříňce. Denně se stresujeme, zda děti přijdou v pořádku ze školy a neskončí pod koly nějakého projíždějícího auta. Dokud nebude dořešen obchvat Tuřan a nebude odtud odkloněna doprava mimo zástavbu, připadá mi absolutně nepřijatelné, řešit další logistické / průmyslové / nebo jakkoliv jinak nazvané centrum (ze strany zadavatele tohoto návrhu mi to připadá buď jako nejapná zkouška trpělivosti místních obyvatel nebo jako nehorázná drzost). Dále by mě zajímalo, jak se zvýší stávající letecká doprava? Kolik letadel denně zde bude přistávat / startovat? Upřímně, nevěřím vizi, že se bude náklad překládat z kamionů na železnici (při technickém stavu našich železnic a ceně za přepravu se jedná o značně utopickou vizi). Spíše se obávám vysokého nárůstu nejenom automobilové ale i letecké dopravy v bezprostřední blízkosti našeho bydliště. Doufám, že se mezi vámi najdou rozumně uvažující lidé, kteří nejenom slepě plní zadání „shora“, ale i přemýšlí o důsledcích svých činů. Byla bych velice ráda, kdybyste moji připomínku (a věřím, že se jedná o názor valné většiny obyvatel Tuřan a přilehlých obcí) vzali v úvahu při dalším projednávání ZÚR. Děkuji a přeji pěkný den, Tůmová

P.S.: Jen tak pro zajímavost, byli jste se někdy podívat, jak to tu vypadá v dopravní špičce? Přijeďte!

Vyhodnocení připomínky

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Umístění veřejného logistického centra celostátního významu v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“, pořízená Magistrátem města Brna mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Silniční připojení VLC je na mimoúrovňovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová.

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. 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 míli“) 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. Do odůvodnění ZÚR JMK, do kap. ***G.4.1. Dopravní infrastruktura*** *(k bodům 139 – 140)* je nutno výše uvedené skutečnosti doplnit; rovněž je nutno doplnit

odůvodnění, proč je v ZÚR JMK navržena plocha v rozsahu variant A a C dle výše uvedené územní studie, a doplnit odůvodnění systému nákladní dopravy obsluhující VLC.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. K zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 049**	Datum	05.05.2015 10:15:37	Kód	gxIJT
Jméno	Michal Kudláček				
Právnická osoba	**Obec Všechovice**				
Obec / sídlo	Všechovice 38				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V pověření zastupitelstva obce Všechovice vyjadřuji odpor k navrhované variantě DS01-A (varianta „Německá“) vymezení dopravního koridoru kapacitní silnice R43 v úseku Kuřim-Lisice, a naši podporu variantě DS01-B(C) VariantaDS01-A vykazuje proti ostatním mimo jiné tato negativa: a)Je problematická z hlediska nadměrné imisní zátěže. (dle studie EIA) b)Zasahuje nepoměrně významněji do klidového charakteru lokality c)Rozděluje územní celek (Mikroregion Čebínka) kde naruší spolupráci obcí v územně správním celku d) Zasahuje do ekologicky cenných lokalit přičemž eliminace nebo kompenzace těchto střetů je problematická nebo vyloučená (zásah do přírodní památky Krkatá bába ev.č. 1874,migrace zvěře, odvodnění území) e)Trasa DS01-A či její ochranná pásma nezohledňuje vliv na v současnosti prováděné stavby v katastrech dotčených obcí (výstavba ČOV Všechovice, výstavba rodinných domů kolem komunikace č. 379 mezi obcemi Drásov-Malhostovice.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK vnímá argumenty obce Všechovice proti vedení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“ uvedené v připomínce. Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Část aspektů zdůrazněných v podání obce Všechovice tedy byla podrobena uvedeným hodnotícím

kritériím.

Je pochopitelné, že kritéria zdůrazňovaná či upřednostňovaná různými subjekty (ať již obcemi, jednotlivými občany či spolky, nebo dotčenými orgány) se liší, neboť jsou ovlivněna mírou a způsobem dotčení jejich soukromých či státem chráněných zájmů.

Například Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Záměr rychlostní silnice R43, který zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou rychlostní silnicí R35, je součástí TEN-T. Přispěje i ke zkvalitnění meziregionálního silničního spojení ve směru Brno – Moravská Třebová. Pro obce podél silnice I/43 vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel…. Pro úsek navrhovaného záměru R43 Kuřim – Lysice DS01 se přikláníme k variantě C „Optimalizovaná MŽP“, která je podle vyhodnocení SEA nejpřijatelnější z hlediska vlivů na ovzduší.*“

Oproti tomu Ministerstvo dopravy ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvedlo cit.: *„Ministerstvo dopravy preferuje variantu „německou“. Varianty B „malhostovickou“ a C „optimalizovanou MŽP“ považujeme z dopravního hlediska za méně vhodné.“*

ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují zastavěné a zastavitelné plochy vymezené v územních plánech dotčených obcí. Koridory a plochy jsou zde však vymezeny v poměrně malé podrobnosti odpovídající měřítku zpracování ZÚR JMK (1:100 000). Požadavek obce na zohlednění konkrétních v současnosti prováděných staveb je proto v tuto chvíli prakticky pod rozlišovací schopnosti grafické části ZÚR JMK. Na základě upřesnění územních nároků a konkrétních dopadů do území podrobnějšími dokumentacemi (včetně konkretizace ochranných pásem) a jednání s příslušným dotčeným orgánem a správcem bude koridor v navazující územně plánovací dokumentaci (tj. v územních plánech dotčených obcí) upřesňován, přičemž budou moci být zohledněny nové a v současné době probíhající stavby.

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 050**	Datum	05.05.2015 10:45:37	Kód	+v29X
Jméno	Mgr. Jaroslav Světlík				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	**Rosice**, Palackého nám. 13, 665 01 Rosice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dáváme připomínku k návrhu územní rezervy silnice I. třídy RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel ve variantách RDS09-A (sever) a RDS09 – B (jih): na základě usnesení zastupitelstva města Rosice č. 5/2015 ze dne 23.4.2015 si Město Rosice vyhrazuje možnost vyjádřit se k oběma variantám až na základě zpracované územní studie k posouzení variant. Tato studie není v současné době k dispozici. Současně požadujeme být účastníky při projednávání této studie.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK z října 2014 obsahuje územní rezervu pro silnici I. třídy **RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka**

s obchvaty sídel ve dvou variantách (**RDS09-A varianta severní** a **RDS09-B varianta jižní),** na základě odborných podkladů a z důvodu protichůdných preferencí tras ze strany dotčených obcí. V grafické části návrhu ZÚR JMK jsou proto vymezeny dva koridory o proměnlivé šířce 100 – 300 m rezervované pro případné umístění budoucí přeložky silnice I/23.

Za účelem prověření záměru přeložky silnice I/23 pořídil Krajský úřad Jihomoravského kraje **Územní studii silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany**, jako územně plánovací podklad pro ZÚR, aby nebylo variantami přeložky blokováno území obcí pro jiné využití. Územní studie upravila dříve navržené trasy přeložek podle změněných podmínek v území a komplexně je posoudila s výsledkem, že mírně výhodnější je varianta jižní.

Na projednání Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany s dotčenými obcemi konaném dne 22.09.2015 v Rosicích vyjádřili představitelé obcí své postoje k navrženému řešení. Starosta Rosic preferoval variantu jižní, která neoddělí město od čtvrti Kamínky, kde se realizuje a plánuje nová výstavba, ani nezablokuje případný rozvoj města severním směrem. K jižní variantě se během projednání přiklonila většina zástupců dotčených obcí.

Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany bude předána projektantovi ZÚR JMK, který vyhodnotí záměr „RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel" na základě Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany, jejího projednání s obcemi a z hlediska koncepce dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje a upraví návrh ZÚR JMK.

V ZÚR JMK vymezený koridor standardní šířky 300 m určený pro umístění přeložky silnice I/23 bude možno v územních plánech upřesnit (zúžit) na základě detailní analýzy podmínek území.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 051**	Datum	05.05.2015 13:45:37	Kód	WaS2w
Jméno	Ing. Petr Hrdý				
Právnická osoba	**obec Rebešovice**				
Obec / sídlo	Rebešovice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zastupitelstvo obce Rebešovice se seznámilo se ZÚR JMK a vyjadřuje obavy z vymezení průběhu koridoru kapacitní silnice DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2). Dle našeho názoru by v případě realizace této rychlostní komunikace v "nejjižnější variantě" koridoru došlo k značnému narušení některých přírodních prvků (např. lesík Dlouhé líchy) a ke zhoršení životních podmínek v obci Rebešovice. Část obyvatel obce Rebešovice je již nyní obtěžována hlukem z dálnice D2, JT Rajhrad – Chrlice by dle našeho názoru tento stav ještě zhoršila. Zároveň máme obavu, že se podstatně zhorší kvalita ovzduší v obci a okolí. Z dotyčného prostoru bude vytlačena zvěř, která se zde pohybuje (srnčí atd.). Žádáme Vás o zvážení těchto možných dopadů kapacitní silnice DS14 R52/JT Rajhrad – Chrlice na k. ú. naší obce, na přírodu a životní prostředí při návrhu a případné realizaci této stavby tak, aby zmíněné negativní dopady byly minimalizovány.

Děkujeme, za obecní zastupitelstvo Petr Hrdý, místostarosta

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) v proměnlivé šířce 500 – 1200 m.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad.

Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Ke kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru ozn. DS14 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů."* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví" je uveden podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. **Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen).**

ZÚR JMK vytváří, jak je uvedeno výše, předpoklady pro minimalizaci negativních dopadů záměru R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) na obec Rebešovice.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 052**	Datum	05.05.2015 15:00:37	Kód	pqjZ7
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dle mého názoru, není zcela zapracovaná výsledná studie R55, která se projednávala v roce 2014, zpracovaná společností HBH projekt s.r.o. Brno. V zákresu i v textu chybí souběžná komunikace s R55 , která zajišťuje propojení na silnici III/4243 Hrušky – Tvrdonice. Toto bylo dojednáno na jednání se zástupci MD ČR, KÚ JmK, obcí Hrušky a se zpracovatelem.

Vyhodnocení připomínky

ZÚR JMK vymezují koridor pro kapacitní silnici R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) o šířce 180 m, pro veškeré související stavby včetně silnice III/05531 Hrušky – Břeclav – vedené v jižním souběhu s R55 a s napojením na I/55 jižně od MÚK Břeclav.

ZÚR JMK neřeší všechny záměry v kraji, ale pouze záměry nadmístního významu ve smyslu § 2 odst. (1) písm. h) stavebního zákona. ZÚR JMK nenahrazují územní plán a neupravují záležitosti místního významu. Upřesnění řešení navrhovaného propojení plně přísluší územnímu plánu. V připravovaném územním plánu Hrušky je pro budoucí napojení silnice III/4243 vymezena územní rezerva označená KRD 2.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 053**	Datum	05.05.2015 16:30:36	Kód	msfM+
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den, chtěla bych touto cestou vznést připomínku k záměru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy). Z prezentovaného návrhu je zřejmé, že uvažovaná trasa obchvatu je vedena poměrně blízko k bytové zástavbě. Navíc tento záměr vyžaduje též zbudování nového železničního přejezdu, opět v blízkosti obytných oblastí. Tento záměr mi přijde poněkud netypický. Obchvaty obcí, tak jak je znám, jsou zpravidla budovány s dostatečným odstupem od obydlených oblastí. Aby byl dopad dopravy na dané oblasti co nejmenší. V této oblasti bych se Vás dovolila dotázat, zda by nebylo možné vést daný obchvat například skrze již existující železniční přejezd, jenž se nachází na (bývalé) silnici spojující Šlapanice a Tuřany (nyní Městská část Brno-Tuřany). Využití této alternativy dále umožňuje vedení obchvatu (alespoň částečně) po stávajících polních cestách, čímž by se minimalizovaly dopady výstavby daného obchvatu na zemědělskou půdu.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen

koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 054**	Datum	11.11.1111 11:11:11	Kód	k5z6Y
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Nesouhlasím s tím, aby byla postavená silnice II/15286 tak blízko rodinných domků u Brno-Slatiny a plánované výstavby RD v k. ú. Bedřichovice z důvodu hluku, prašnosti, znečištění ovzduší, znehodnocení pozemků manželky, protože syn nemohl na našem pozemku stavět RD, dnes by tam chtěl stavět již vnuk a vnučka, záleží však ještě na vybudování inženýrských sítí. Je to jediné místo v k. ú. Bedřichovice vhodné pro stavbu RD. Jinak je tam hluk z dálnice D1. Také je nutné rozšíření dálnice D1 na 6ti proudou dálnici, Řešení silnic by se mělo lépe vyřešit než je v Zásadách územního rozvoje JMK.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. Pořizovatel uvádí, že toto není úkolem obchvatu Slatiny; ten má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V **návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.**

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 055**	Datum	05.05.2015 20:15:37	Kód	NyGmJ

Jméno	**anonymizováno**
Právnická osoba	
Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Jiné
Téma – jiné	Šlapanice

Připomínka

1. Jiné – plochy pro průmysl

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

2. Cyklistická doprava

Město Šlapanice eviduje zvýšený zájem občanů o cyklodopravu nejen v její rekreační formě, ale stále více i jako formu dopravy pro dojíždění do zaměstnání a to zejména ve směru na město Brno. Mezi jednotlivými sídly dnes neexistují bezpečné spojnice pro cyklisty a pěší, ti jsou nuceni využívat frekventované silnice, případně jezdit velkou oklikou např. po polních cestách či rekreačních cyklostezkách. Zcela chybí koncepce výstavby dopravních cyklostezek. Je potřebná koordinace záměrů v širším území, než je schopen vyřešit územní plán jedné obce. Město Šlapanice požaduje rozšířit úkoly „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" o prověření vzájemného propojení sídel metropolitní rozvojové oblasti Brno sítí dopravních cyklostezek vhodných pro denní dojížďku obyvatel např. do škol a za prací.

3. Jiné – suburbanizace

Neřízená rezidenční i komerční suburbanizace v obcích v okolí Brna (zejména v obcích bez napojení na železnici) má za následek zatěžování okolního území silniční dopravou. Suburbánní výstavba v jedné obci zatěžuje zejména sousední obce. Jedná se o nadmístní problém, který nelze vyřešit separátně v jednotlivých ÚP obcí, je potřebná vzájemná koordinace = suburbanizace musí být řešena na úrovni ZÚR. Město Šlapanice požaduje, aby ZÚR JMK stanovily podmínky pro rozvoj obcí v metropolitní rozvojové oblasti Brno s cílem omezit neřízenou rezidenční i komerční suburbanizaci.

4. Jiné – kompenzace

Rozšíření dálnice D1, obchvaty sídel, nová trasa železniční dopravy, rozšíření letiště, trafostanice jsou záměry, které obecně budou mít dopady na životní prostředí. Požadujeme, aby návrh ZÚR respektoval naplnění cílů a záměrů územního plánování, zejména s důrazem na cíl spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Chápeme, že uvedené stavby jsou zamýšleny ve veřejném zájmu a že většinu negativních dopadů zejména hlukového zatížení nelze přímo eliminovat, považujeme však za žádoucí zkvalitnit kompenzacemi podmínky každodenního života občanů. Kompenzace v této oblasti by měly být směřovány do zlepšení životního prostředí a navíc do zlepšení stavu dopravní infrastruktury.

Vyhodnocení připomínky

K bodu 1. připomínky uvádíme:

Město Šlapanice souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat. Požadavku města Šlapanice se vyhovuje: ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 2. připomínky uvádíme:

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové

oblasti OB3 Brno" plyne, že bude řešit zejména pozemní komunikace nadmístního významu. Území řešené územní studií zahrne cca 50 obcí, v měřítku územní studie tudíž nebude možné řešit síť cyklostezek mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl denní dojížďky za prací a do škol v metropolitním regionu – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohla být regionální síť cyklostezek napojena.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023". Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 3. připomínky uvádíme:

ZÚR nedisponuje nástroji pro regulování rozvoje obcí vč. omezení rozvoje bydlení v okolí Brna. Územní plánování pouze koordinuje využití a uspořádání území při respektování vlastnických vztahů a veřejných i soukromých zájmů na využití území.

Suburbanizace je zákonitým procesem spjatým se zvyšující se životní úrovní obyvatelstva. Plochy sídel vždy narůstaly. Prostorové nároky lidí s rostoucí životní úrovní rostou, lidé investují do kvalitnějšího bydlení a rozmanitější spotřeby, což generuje územní nároky. Není možné bránit rozšiřování zastavěného území sídel.

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. Projektanti jsou odborně kvalifikováni, měli by působit jako konzultanti obecních zastupitelstev v průběhu zpracování územních plánů i poté, a vysvětlovat jim úskalí podlehnutí developerským a spekulativním tlakům. 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, což znamená chovat se jako dobrý hospodář, zejména uvážlivě nakládat s půdou. Prostřednictvím územního plánování lze ovlivňovat formu, kterou se suburbanizace realizuje: aby se urbanizovaná krajina stala symbiózou civilizačních vymožeností a kultivované přírody.

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. Prostřednictvím změny územního plánu se pak zruší nadměrné zastavitelné plochy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K bodu 4. připomínky uvádíme:

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v obecné rovině ust. § 18 a§ 19 stavebního zákona. Tyto cíle a úkoly jsou konkretizovány v ZÚR JMK jednak principy/zásadami obecnými, vyjádřenými zejména v kap. A, E a F I. Návrhu ZÚR JMK, a jednak principy/zásadami individuálními, vyjádřenými *„požadavky na uspořádání území"* a *„úkoly pro územní plánování"* u jednotlivých konkrétních záměrů v ostatních kapitolách (zejména v kapitole D) I. Návrhu ZÚR JMK. Projednávaná dokumentace jako celek tedy v souladu se stavebním zákonem primárně vytváří, v podrobnosti příslušející zásadám územního rozvoje, předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

Podle bodu 6 Přílohy stavebního zákona mezi složky životního prostředí, na které se posuzují vlivy územně plánovací dokumentace, patří (právě s ohledem na dopady do každodenního života obyvatel) ovzduší,

obyvatelstvo a lidské zdraví. Toto ostatně dokládá Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK (tj. včetně i všech záměrů v nich obsažených) na udržitelný rozvoj území (VURU), které je zpracováno v souladu s platnou legislativou a respektuje rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526, kterým soud vyložil posuzování kumulativních a synergických vlivů. Zejména je to zřejmé v části vyhodnocující vlivy na životní prostředí (SEA) a ve struktuře její přílohy č. 2 „Hodnocení záměrů".

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou obsažena v kapitole A.8 SEA a to ve třech kategoriích – opatření koncepční, společná a projektová. „Opatření koncepční" jsou opatřeními k výběru variant. „Opatření společná" jsou opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů pro upřesňování záměrů obsažených v ZÚR JMK do navazující územně plánovací dokumentace. Tyto dvě kategorie jsou „základem" promítnutých relevantních opatření do návrhu ZÚR JMK, zejména do *„úkolů pro územní plánování"* uvedených u jednotlivých záměrů. Třetí kategorie „opatření projektová" jsou doporučeními pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně projektové „EIA". Smyslem je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné v následných fázích projektové přípravy věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Vlastní opatření vážicí se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury jsou uvedena v příloze č. 2 SEA.

ZÚR JMK tak v souladu s platnou legislativou přispívají k vytváření územních podmínek pro zkvalitňování života obyvatel Jihomoravského kraje, které mohou být v navazujících procesech/řízeních využity jednak orgány životního prostředí pro zlepšení stavu životního prostředí, jednak orgány dopravními pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury a v neposlední řadě orgány ochrany veřejného zdraví k minimalizaci dopadů na obyvatelstvo.

Samotné zkvalitnění podmínek každodenního života občanů kompenzacemi směřujícími do zlepšení životního prostředí a zlepšení stavu dopravní infrastruktury ZÚR JMK nepřísluší, neboť ZÚR jsou v souladu s § 36 stavebního zákona nástrojem územního plánování, kterým kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území s ohledem na územní podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. ZÚR JMK tudíž oblast kompenzací řeší v maximální možné míře, kterou strategické posuzování vlivu na životní prostředí v oblasti územního plánování umožňuje.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 056**	Datum	05.05.2015 20:15:37	Kód	VjF0A
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. Silniční doprava DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK Návrh ZÚR obsahuje záměr DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a záměr RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů. Kromě směru Kývalka – Slatina je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského ze směru Holubice – Slatina, popřípadě i D2 – Slatina. Zatímco rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR zakresleno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je zakresleno pouze jako plocha územní rezervy. Zvýšení provozu na komunikacích všech typů je přirozeným důsledkem současného způsobu života a dopadá i bez rozšíření letiště na veškeré komunikace. Šlapanice jsou obcí s rozšířenou působností, významným zdrojem a cílem cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace, přitom není vyřešeno jejich adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno- Slatina, kde tak dochází ke kongescím, které zdržují i trolejbusy a autobusy MHD, a ke zbytečnému zatěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem a exhalacemi. Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 Požadujeme, aby studie řešila území jižně a jihovýchodně od Brna dopravně jako celek. S komplexním návrhem dopravního řešení souvisí vyhodnocení dopadů tohoto řešení. Uvedení některých silnic včetně rozšíření D1 Slatina – Holubice pouze jako koridory územní rezervy se jeví jako naprosto nedostatečné.

Vyhodnocení připomínky

Podatelka ve své připomínce uvádí, že modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany s sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1, a to i ze směru Holubice – Slatina. Dále uvádí, že rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR JMK vymezeno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je vymezeno pouze jako plocha územní rezervy, což se jeví městu Šlapanice jako nedostatečné.

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

V připomínce č. 1 se dále uvádí, že jako významný zdroj a cíl cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace nemá vyřešeno adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ

Brno – Slatina, což je nevyhovující napojení. Město Šlapanice proto požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Pořizovatel se po zvážení všech okolností týkajících se řešení dopravy v prostoru města Šlapanice a po konzultacích se zástupci Města Šlapanice (dne 24.08.2015) rozhodl **do úkolů územní studie, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplnit úkol – prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z následujících požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 057**	Datum	05.05.2015 20:30:37	Kód	YBW6Y
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. Silniční doprava DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami. Městem Šlapanice neprochází žádný významný silniční tah, na intenzitách dopravy mají klíčový podíl doprava zdrojová, cílová a vnitroměstská. V blízkosti obchvatu byla postavena nová obytná čtvrť Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny (navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato dopravu bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny). Bylo by proto vhodné prověřit, zda je desítky let starý záměr obchvatu v této podobě stále účelný a zda neexistuje vhodnější varianta Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno” a následného zařazení obchvatu Šlapanic do aktualizace ZÚR JMK.

2. Silniční doprava DS33 – III/15286 Brno, Slatina, (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS33 – III/15286 Slatina, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena sice v dlouhodobě sledované stopě, ale v bezprostřední blízkosti ploch, jejichž funkční využití je určeno jako plochy BO – plochy obecného bydlení v rodinných domech. Navržený obchvat Slatiny řeší problém polovičatě, neřeší napojení ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa a na dálnici ve směru na Prahu, Vídeň a Bratislavu – tato doprava bude nadále zatěžovat obytné ulice Slatiny se všemi negativními důsledky – kongesce, zpožďování spojů MHD, obtěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem, exhalacemi Město Šlapanice požaduje prověřit polohu a funkci obchvatu městské části Brno Slatina (záměr DS33), prověřit koncepci obchvatu (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), prodloužení o úsek mezi ulicemi Šlapanice a Řípská (k MUK Brno- Slatina) zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici D1 a stanovení úkolu jeho prověření ve studii „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno” a následného zařazení obchvatu Slatiny do aktualizace ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina. V připomínce se uvádí, že obchvat neřeší napojení Šlapanic na dálnici ani ze Šlapanic na průmyslovou zónu Černovická terasa. Pořizovatel uvádí, že toto není úkolem obchvatu Slatiny; ten má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění. V **návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.**

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 058**	Datum	11.11.1111 11:11:11	Kód	1OMBU
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				

Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

1. Silniční doprava RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru o šířce 300 m, minimálně 30 m, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Zároveň ZÚR JMK na rozdíl od předchozího, soudem zrušeného návrhu ZÚR, neobsahují žádné rozsáhlé plochy pro průmyslovou výrobu v jižní a jihovýchodní části města Brna a ve městě Šlapanice, což je jednoznačně pozitivní úprava návrhu ZÚR. Vzhledem k nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice, neboť v území nepřibydou zvýšené nároky na dopravu nadmístního významu, obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požadujeme, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice a zůstal ponechán pouze záměr DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany (veřejně prospěšná stavba). Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Vyhodnocení připomínky

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 059**	Datum	05.05.2015 20:30:37	Kód	BBwbz
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					

Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Letecká doprava
Téma – jiné	

Připomínka

1. Letecká doprava DL01 Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách, zejména na dálnici D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů. Podle návrhu ZÚR je rozšíření ploch letiště podmíněno rozšířením D1 v úseku Kývalka – Slatina. Rozšíření není podmíněno rozšířením D1 v úseku Slatina – Holubice a to přes to, že tato trasa je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského. Z tohoto důvodu požadujeme stanovit do podmínek etapizace nejen rozšíření D1 v úseku Kývalka – Slatina, ale také v úseku Slatina – Holubice.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 060**	Datum	05.05.2015 20:30:37	Kód	nDES8
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Cyklistická doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

2. Cyklistická doprava

Město Šlapanice eviduje zvýšený zájem občanů o cyklodopravu nejen v její rekreační formě, ale stále více i jako formu dopravy pro dojíždění do zaměstnání a to zejména ve směru na město Brno. Mezi jednotlivými sídly dnes neexistují bezpečné spojnice pro cyklisty a pěší, ti jsou nuceni využívat frekventované silnice, případně jezdit velkou oklikou např. po polních cestách či rekreačních cyklostezkách. Zcela chybí koncepce výstavby dopravních cyklostezek. Je potřebná koordinace záměrů v širším území, než je schopen vyřešit územní plán jedné obce. Město Šlapanice požaduje rozšířit úkoly „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" o prověření vzájemného propojení sídel metropolitní rozvojové oblasti Brno sítí dopravních cyklostezek vhodných pro denní dojížďku obyvatel např. do škol a za prací.

Vyhodnocení připomínky

Požadavku se nevyhovuje. Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" plyne, že bude řešit zejména pozemní komunikace nadmístního významu. Území řešené územní studií zahrne cca 50 obcí, v měřítku územní studie tudíž nebude možné řešit síť cyklostezek mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl denní dojížďky za prací a do škol v metropolitním regionu – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohla být regionální síť cyklostezek napojena.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023". Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z **Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 061**	Datum	05.05.2015 21:45:38	Kód	Nvlqy
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Připomínka k Zásadám územního rozvoje JMK				

Připomínka

Připomínka k Zásadám územního rozvoje JMK: požaduji jako spoluvlastník pozemku v dotčené lokalitě p.č. xxx/xx v k. ú. Bedřichovice posunutí obchvatu dále od bytové výstavby Slatiny a dále od plánované bytové výstavby rodinných domků v k. ú. Bedřichovice z důvodu čistější životního prostředí k bydlení stávajících i budoucích obyvatel dotčeného území.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti

obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 062**	Datum	05.05.2015 21:45:38	Kód	lHt5J
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Vážení, na základě prostudování Vašich záměrů územního rozvoje požaduji jako majitel dotčeného pozemku : odsunutí plánovaného obchvatu DS III/15286 dál od stavebních pozemků. Na pozemku plánujeme výstavbu rodinných domů a tato silnice třetí třídy bude fregventovanou komunikací rovnající se silnici první třídy. To si určitě všichni uvědomujete a proto je nový záměr postavit silnici druhé třídy. Nevím kdo naplánoval silnici hned vedle pozemků určených k zástavbě a nenechal prostor na zeleň, relaxaci případný parčík, nebo pole? V budoucí zóně bydlení odsunutím obchvatu novým občanům Šlapanic odbouráte zvýšenou hlučnost, prašnost a přispějete k čistějšímu a pohodovějšímu bydlení díky snížení znečištění ovzduší průjezdem tisíce aut těsně kolem obytné zóny. Obchvat se může posunout co nejvíc k dálnici D1, tam určitě nebude nikoho rušit a napojením dál od kruhového objezdu u Slatiny získáte spoustu spokojených řidičů kteří nebudou muset opět čekat v kolonách na dvou kruháčích v těsné blízkosti a taky se Vám podaří zpomalit auta před vjezdem do Brna.

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 063, K064**	Datum	06.05.2015 07:15:37	Kód	3mbIm, 3mbIm
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

I když v platném Územním plánu obce Petrov je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňuji trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domnívám se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty, protíná zastavěné území výrobního charakteru v jihovýchodní části obce a rovněž je veden v blízkosti památkové rezervace Vinné sklepy Plže. Severní trasa ve variantě B je rovněž podporována dotčenými obcemi Petrov a Sudoměřice.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit

územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 065**	Datum	06.05.2015 07:30:36	Kód	U6smz
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Územní systém ekologické stability				
Téma – jiné					

Připomínka

Prosím o úpravu hranic RK 138 a RBC 22 v zastavěném a zastavitelném území obce s ohledem na omezení výstavby na pozemcích v těchto biokoridorech a biocentrech. Navrhuji, aby už v ZÚR byly stanoveny podmínky za jakých by bylo možno rozšířit zastavitelné území obce Sudoměřice do těchto ploch, popř. podle čeho bude stanoven přesný rozsah RK 138 a RBC 22. S ohledem na trvale udržitelný rozvoj obce navrhuji, aby nedocházelo k rozšiřování těchto ploch, dále aby byly upraveny jejich hranice podle skutečnosti a na stávajících pozemcích, které jsou vymezeny v ÚPD Obce Sudoměřice jako zastavěné nebo zastavitelné byly limity těchto ploch zrušeny. Dále navrhuji, aby byla v těchto koridorech umožněna výstavba dopravní a technické infrastruktury.

Vyhodnocení připomínky

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

V tomto konkrétním případě je řešení předmětných prvků ÚSES v územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Sudoměřice v souladu s řešením obsaženým v návrhu ZÚR JMK. To znamená, že vymezení obsažené v grafické části ÚPN SÚ Sudoměřice územně nevybočuje ani z plochy pro RBC 22 Sudoměřický potok ani z koridoru pro regionální biokoridor RK 138 vymezených návrhem ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 066**	Datum	06.05.2015 09:45:36	Kód	ZXcgl
Jméno	Ing. arch. Dušan Knoflíček				
Právnická osoba	**Obec Hrušovany u Brna**				
Obec / sídlo	Hrušovany u Brna				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Záměr DZ05 – Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba) takto: Vedení koridoru – Hrušovany u Brna – Židlochovice, šířka koridoru: 120 m. PŘIPOMÍNKA: OÚ Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vedení regionální železniční tratě DZ05 včetně souvisejících staveb s cílem dopravního napojení Židlochovic. Nicméně jsme nuceni sdělit tyto, dle našeho soudu, závažné skutečnosti podmiňující budoucí realizaci záměru. Obec Hrušovany v současné době disponuje dokumentem, který byl jako dílčí součást dokumentace stavby „DOZ Břeclav – Brno, Hrušovany u Brna – hluková studie“ pro účely vydání územního rozhodnutí, předložen KHS Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, ke sdělení závazného stanoviska (tj. závazné stanovisko – spisová značka S-KHSJM 39983/2013). Dokument se zabývá vyhodnocením stávající hlukové zátěže území obce Hrušovany u Brna, dotčeného provozem železniční trati č. 250 Brno – Břeclav, která je součástí 1. železničního koridoru a výhledovou zátěží po realizaci stavby „DOZ Břeclav – Brno“, tj. řešící realizaci řízení drážního provozu dálkovým zabezpečovacím zařízením a ovládání dalších technologických zařízení. Na základě výpočtů a ve srovnání hlukové zátěže v r. 2000/2001 a v období r. 2013 (realizace stavby) jsou v hlukové studii navržena protihluková opatření s cílem dodržení hygienických limitů hluku takto: Prodloužení stávajících PHS v celkové délce PHS = 185 m a výšky 3 m nad temenem kolejnice. Dále pak vybudování nové PHS podél trati v celkové délce 640 m a výšky 2,5 m nad temenem kolejnice. Dále pak individuální protihluková opatření objektů, tj. výměna oken za okna s odpovídající neprůzvučností tam kde nebude možné PHS vybudovat nebo kde je vypočtená hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru stavby v pásmu nejistoty výpočtu. Dále pak v případě prokázaného překročení limitů hluku po realizaci navržených protihlukových opatření, bude nutné realizovat doplňkové protihlukové opatření, tj. instalace pryžových bokovnic na stávající koleje. Z výše uvedeného je zřejmé, že jakékoliv posilování četnosti železniční dopravy přes území obce Hrušovany u Brna je zcela ve střetu s výše uvedenými závěry hlukové studie. Podotýkám, že hluková studie vůbec nezohledňovala záměr DZ05. To však neznamená, že nelze záměr zahrnout do ZÚR JMK a v budoucnu i realizovat. Rozhodujícím kritériem je však naplnění platných předpisů, resp. realizace takových opatření, která omezí nepříznivé dopady tohoto záměru. OÚ Hrušovany u Brna vyžaduje, aby již v ZÚK JMK byly stanoveny takové požadavky na uspořádání a využití území a stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou jednoznačně respektovat závěry výše zmiňované hlukové studie a to i s ohledem na případné uskutečnění záměru DZ05. rovněž trváme na zapracování závěrů z hlukové studie (tj. dle sdělení orgánu ochrany veřejného zdraví – spisová značka S-KHSJM 39983/2013) do vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom nadměrné hlukové zátěže způsobené intenzivním provozem na železnici v zastavěném území Hrušovan u Brna. Připomínku obce k návrhu **DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace včetně souvisejících staveb** bere pořizovatel ZÚR JMK na vědomí, neboť požadavek na realizaci protihlukových opatření je v obecné rovině obsažen v bodě 124 návrhu ZÚR JMK. Úkol pro územní plánování a) zní: *Zpřesnit a vymezit koridor s ohledem na jeho přepravní funkci, konkurenceschopnost ekologicky šetrnějšího druhu dopravy ve vztahu k silniční dopravě, splnění hlukových limitů veškeré chráněné zástavby.* Ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je u záměru DZ05 uvedena *nutná podmínka realizace protihlukových opatření.*

Zásady územního rozvoje navrhují koncepci využití celého území kraje, řeší záležitosti tzv. nadmístního významu. Oprávněný požadavek OÚ Hrušovany u Brna na realizaci vyprojektovaných protihlukových opatření podle hlukové studie *„DOZ Břeclav – Brno, Hrušovany u Brna – hluková studie“* kolem trati v Hrušovanech u Brna nemůže být v ZÚR JMK obsažen vzhledem k jeho podrobnosti, která zásadám územního rozvoje nepřísluší.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 067**	Datum	06.05.2015 09:45:36	Kód	OORLH
Jméno	ing. arch. Dušan Knoflíček				
Právnická osoba	**Obec Hrušovany u Brna**				
Obec / sídlo	Hrušovany u Brna				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Záměr RDS24 – II/416 + Záměr RDS25.

OÚ Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vymezení územní rezervy RDS24 a RDS25. Nicméně jsme nuceni sdělit tyto, dle našeho soudu, závažné skutečnosti podmiňující budoucí realizaci záměru a to zejména v těchto souvislostech: Záměry vůbec neřeší stávající silnici III/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna. Kategorie silnice S7,5/60 podle normy může zřejmě být překvalifikována i na silnici II. třídy, ale domníváme se, že bude problém s podjezdem pod železnicí (tj. stávající kategorie je MO 8/50 a podjezdná výška jen 4,5 m). Dále pak RDS 24 – šířka koridoru pro územní rezervu je 200m, což se OÚ Hrušovany u Brna jeví jako hodně na to, že má trasa kopírovat současnou komunikaci II/41619 a III/42510. Stávající obchvat obce Hrušovany u Brna byl posouzen v roce 2004 z hlediska výhledových intenzit (ADIAS, Ing. Regner) takto: r. 2025 celkem 2,2 – TNV 0,8. Lze pak v případě uskutečnění záměrů predikovat nárůst dopravního zatížení na obchvatu obce o cca 30%. Tento nárůst bude mít dopad na základní užitné vlastnosti obchvatu. Rovněž lze predikovat nutnost budoucí realizace protihlukových opatření, tj. bude nutné nové PHS dimenzovat s ohledem na stávající obytné lokality a s ohledem na návrhové plochy určené pro bydlení. Plochy určené pro bydlení vymezené ÚP Hrušovany u Brna, které jsou v bezprostřední konfrontaci se záměrem ZÚK JMK, totiž přispívají k rozvoji sídelní struktury obce, navazují na plochy shodného využití a jsou součástí dlouhodobě rozvíjené lokality pro bydlení. Dále pak lze po realizaci záměru predikovat zvýšení exhalací, nutnost zesílení konstrukce vozovky a zřejmě i nutnost vložení levých odbočovacích pruhů na křižovatkách km 1,200 a 2,500. Jako zásadní vnímáme skutečnost, kdy záměr výraznou měrou přispívá k fragmentaci krajiny úzce související se snižováním prostupnosti krajiny ke stávajícímu rybníku (tj. k místu významnému z hlediska turistické aktivity obyvatel). Současný stav realizovaného přechodu v blízkosti podjezdu pod železnicí je již pro člověka velmi kolizní a v případě uskutečnění záměru nelze očekávat zlepšení. OÚ Hrušovany u Brna vyžaduje, aby již v ZÚK JMK byly stanoveny takové požadavky na uspořádání a využití území a stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou jednoznačně respektovat stávající ÚP Hrušovany u Brna, tj. včetně návrhu ÚP ke společnému jednání. trváme na stanovení požadavků a úkolů, které jednoznačně povedou k naplnění takových opatření, která omezí nepříznivé dopady těchto záměrů na stávající i návrhové plochy určené pro bydlení a zejména s ohledem na ochranu obyvatel před účinky hluku a imisí z automobilové dopravy. dále vyžadujeme zapracování záměru řešící stávající silnici III/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna. Dále rovněž trváme na zapracování záměru vymezení plochy, která bude výhradně určena pro zajištění budoucího umístění stavby křížení pěší a cyklistické dopravy se silnicí III/41618 v návaznosti na železniční viadukt v kontextu evropské úmluvy o krajině (tj. zlepšení cestní prostupnosti krajiny). Takto vymezená plocha je součástí návrhu ÚP Hrušovany u Brna (tj. Z20).

Vyhodnocení připomínky

Z připomínky vyplývá, že Obec Hrušovany u Brna souhlasí s vytvořením územních podmínek pro vymezení územní rezervy RDS24 a RDS25. K jednotlivým požadavkům obce pořizovatel uvádí:

K připomínce, že záměry vůbec neřeší stávající silnici III/41619, která tvoří obchvat Hrušovan u Brna, pořizovatel uvádí, že zásady územního rozvoje (ZÚR) vymezují a řeší pouze plochy návrhové či plochy územích rezerv, a to plochy nadmístního významu; návrh na odstranění uváděných bodových závad u stávající silnice není podrobnost řešení zásad územního rozvoje, odstranění nedostatků lze řešit v rámci pořizovaného ÚP

Hrušovany u Brna.

K připomínce na šířku koridoru územní rezervy RDS24 (200 m) pořizovatel uvádí, že záměr na využití plochy územní rezervy nebyl podrobněji prověřen, proto je i u stávající silnice vymezen koridor o šířce 200 m. V pořizovaném ÚP Hrušovany u Brna lze koridor územní rezervy po prověření zpřesnit, tzn. zúžit.

Pokud se týká realizace protihlukových opatření a vyvolaných úprav stávající silnice v důsledku předpokládaného nárůstu dopravního zatížení na obchvatu obce, je nutno opětovně konstatovat, že ZÚR navrhují koncepci využití celého území kraje, řeší přitom záležitosti nadmístního významu. Výše uvedené požadavky Obce Hrušovany u Brna nemohou být v ZÚR JMK obsaženy vzhledem k jejich podrobnosti, která ZÚR nepřísluší řešit.

Pokud se týká předpokládaného zvýšení exhalací a fragmentace krajiny, územní rezervy se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 4 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Při prověřování záměru silnice II/416 Unkovice, přeložka (RDS24) je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 4 věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů a zachování migrační prostupnosti území. Požadavky obce jsou tedy v SEA hodnocení zohledněny.

Požadavek obce, aby byly v ZÚR JMK stanoveny takové úkoly pro územní plánování, které budou respektovat stávající ÚP, včetně návrhu nového ÚP pro společné jednání, nelze doslova naplnit. Dle § 43 odst. 3 stavebního zákona územní plán zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se ZÚR; dle § 36 odst. 5 jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. Nelze tudíž ze strany obce požadovat, aby ZÚR respektovaly územní plán, když legislativa to uvádí přesně obráceně – ZÚR jsou závazné pro pořizovaný územní plán. Nicméně při zpracování návrhu ZÚR JMK byly záměry obcí na svůj rozvoj v maximální možné míře respektovány; v připomínce není uveden žádný konkrétní záměr obce, jehož realizace by byla zásadami územního rozvoje znemožněna.

Požadavku na řešení stávající silnice III/41619 (obchvat) a požadavku na zapracování plochy, která bude řešit křížení pěší a cyklistické dopravy se silnicí III/41618 v návaznosti na železniční viadukt, nelze vyhovět, neboť ZÚR řeší pouze plochy nadmístního významu; dle § 36 odst. 3 stavebního zákona **ZÚR nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 068**	Datum	06.05.2015 10:15:36	Kód	AkWrq
Jméno	Ing. Iva Hadašová				
Právnická osoba	**Obec Přibyslavice**				
Obec / sídlo	Sokolská 44, 664 83 Přibyslavice				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Přibyslavice podává námitku proti vedení vysokorychlostní tratě VRT ve variantě (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek, kdy u obce Javůrek dochází k odklonu tratě od dálnice D1, severně obchází obec Lesní Hluboké a na hranici našeho katastru se vrací zpět k dálnici D1. Toto vedení vysokorychlostní tratě je pro nás nepřijatelné nejen z důvodu, že obec Lesní Hluboké uvízne v „hlukové pasti" (z jedné strany je daná obec zatížená hlukem dálnice D1 a z druhé strany VRT), ale zejména že dojde ke zničení významného lesního porostu v těsné blízkosti hranic přírodního parku Údolí Bílého potoka. Územní plán obce Přibyslavice (dále jen „ÚP"), který nabyl účinnosti dne 31. 12. 2014, s výše uvedenou trasou VRT vůbec nepočítá. Při samotném zpracování ÚP nám byla na základě vyjádření panem Ing. Marcem z odboru infrastruktury a ÚP Ministerstva dopravy ČR potvrzena tzv. havlíčkobrodská (jižní) varianta, tedy pouze podél dálnice D1. V případě potřeby se ráda zapojím do diskuze na toto téma. Děkuji za vstřícnost.

Vyhodnocení připomínky

VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy". Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva" jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (295) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování" veškerých činností v koridoru.

Pořizovatel prověřil se zástupcem Ministerstva dopravy správnost výběru variant VRT v předmětném území. Jako podklad pro zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT 2003" a v říjnu 2004 byla zpracována Úprava řešení propojení tras K a HB (variant dle koordinační studie) na území Jihomoravského kraje. V souladu s touto úpravou uplatnilo MD vymezení koridoru územní rezervy VRT do návrhu ZÚR JMK. Stejná varianta dle MD byla požadována i pro vymezení v územním plánu obce Lesní Hluboké.

Při projednávání zadání územního plánu Přibyslavice se MD k návrhu zadání vyjádřilo dopisem z 11.4.2013, čj. 271/2013-910-UPR/2 s upozorněním, že je území obce dotčeno plánovanou trasou VRT. Při projednávání návrhu v únoru 2014 a veřejném projednání v září 2014 se již MD k „nevymezení" koridoru VRT v územním plánu nevyjádřilo. Nevymezení územní rezervy VRT na k. ú. Přibyslavice však nemůže být důvodem pro neřešení koridoru VRT na území obce Lesní Hluboké.

Dne 01.10.2015 proběhlo jednání k Územně technické studii VRT Benešov – Brno (11/2014, SUDOP Praha a.s.) za účasti zástupců KrÚ JMK, MD, SŽDC a obcí, které jsou dotčeny variantami vedení VRT v trase Benešov – Brno.

Z jednání vyplynulo, že kromě trasy N13 shodné s koridorem VRT v návrhu ZÚR JMK byly prověřovány i další varianty, vedoucí dotčeným územím označené N1, N2a, N2b a N10. Tyto trasy, na rozdíl od trasy N13 jsou umístěny jižně od dálnice D1. Zpracovatel územně technické studie uvedl, že vedení trasy VRT jižně od dálnice D1 je možné. Se zástupci MD a SŽDC bylo na jednání dohodnuto, že v návrhu ZÚR JMK bude vymezen koridor o šířce 400 m pro vedení VRT ve variantě N2a tj. jižně od dálnice D1. Varianta VRT vedená severně obce Lesní Hluboké bude opuštěna. Tímto řešením bude současně zajištěno plynulejší napojení na koridor VRT vymezený v ZÚR Kraje Vysočina. **Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 069**	Datum	06.05.2015 11:15:36	Kód	+n5nf
Jméno	Bc. Oldřich Matyáš, starosta				
Právnická osoba	**Obec Veverské Knínice**				
Obec / sídlo	Veverské Knínice 260				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zastupitelstvo obce Veverské Knínice nesouhlasí s tím, aby jakákoli varianta rychlostní silnice R 43 byla trasována Boskovickou brázdou přes katastrální území obce Veverské Knínice. Obec má v chráněné oblasti tzv. Podkomorských lesů kvalitní zdroj pitné vody, na němž je zcela závislá a jeho přívod do obce by v každém případě trasa rychlostní komunikace protínala. Je zde tedy důvodná obava, že by došlo ke znehodnocení tohoto zdroje. Obec již nyní pociťuje nepříznivé vlivy blízké dálnice D-1 a to zejména její hlučnost. Vybudováním rychlostní komunikace R 43 by vzhledem k tomu, že obec je situována v údolí, otevřeném směrem k jejím zamýšleným trasám došlo i ke zvýšení již tak nepříjemné hlučnosti, prašnosti a emisí z výfukových plynů. Námitky byly vzaty na vědomí na veřejném zasedání zastupitelstva obce dne 26.4.2011, usnesením č. 13. při projednávání 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a jsou stále aktuální.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovateli ZÚR JMK je znám nesouhlas obce Veverské Knínice s variantou vedení silnice R43, která by měla dopad na její katastrální území. Vnímá rovněž argumenty proti vedení silnice R43 Boskovickou brázdou uvedené v připomínce, tedy potenciální ohrožení vodního zdroje obce a předpokládané negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Obdobné argumenty používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že studie je nezbytná 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 070**	Datum	06.05.2015 11:30:37	Kód	7Pq4F
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zásadně nesouhlasím s plánovanou silnici III/15286 do budoucna jako silnice II. třídy. Musíte udělat opatření, aby se postavila pokud bude nutná, tak dále od výstavby rodinných domků teda zastavitelné plochy v k. ú. Bedřichovice, které navazují na k. ú. Slatinu. psala jsem moc připomínek, a to proto, že by byl můj spoluvlastnický podíl p.č. xxx/xx v k. ú. Bedřichovice znehodnocen, zatížení hlukem a znečištění prostředí u RD. To by si u nás v Německu nikdo nedovolil!!! Dejte jiné řešení silniční dopravy v této lokalitě!!!!

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti

obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 071**	Datum	06.05.2015 11:30:37	Kód	7Pq4F
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zásadně nesouhlasím s plánovanou silnici III/15286 do budoucna jako silnice II. třídy. Musíte udělat opatření, aby se postavila pokud bude nutná, tak dále od výstavby rodinných domků teda zastavitelné plochy v k. ú. Bedřichovice, které navazují na k. ú. Slatinu. psala jsem moc připomínek, a to proto, že by byl můj spoluvlastnický podíl p.č. xxx/xx v k. ú. Bedřichovice znehodnocen, zatížení hlukem a znečištění prostředí u RD. To by si u nás v Německu nikdo nedovolil!!! Dejte jiné řešení silniční dopravy v této lokalitě!!!!

Vyhodnocení připomínky

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje", který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Obchvat Slatiny byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru Šlapanice z roku 1997, je rovněž vymezen v platném Územním plánu města Brna, v území je stabilizován. Jeho úkolem je odvedení dopravy mimo zastavěné území městské části Brno-Slatina.

Obchvat Slatiny má za úkol řešit ochranu zastavěného území Slatiny před dopravou. Pokud se týká blízkosti obytné zástavby k obchvatu, pořizovatel ZÚR JMK uvádí, že vymezení rozvojových ploch čistého bydlení BO podél trasy obchvatu řešila změna č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice, vydaná dne 20.09.2007, konkrétně dílčí změna č. 5.10. Dle textové části změny č. 5 platí, že *zástavba na ploše* (myšleno plochu 5.10) *je podmíněna zpracováním podrobné hlukové studie, zohledňující provoz na přeložce silnice III/15286.* Ze změny č. 5 ÚPN SÚ Šlapanice je zřejmé, že plánovaná zástavba počítala s obchvatem Slatiny, nelze proto požadovat jeho vypuštění.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude koridor DS33 – III/15286 Brno, Slatina, obchvat ponechán.

Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 072**	Datum	11.11.1111 11:11:11	Kód	FXocX
Jméno	Miloslava Svobodová				
Právnická osoba	**Obec Dražovice**				
Obec / sídlo	Dražovice 7, 683 01 Rousínov				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Dražovice nesouhlasí se záměrem vysokorychlostní trati (VRT) v těsné blízkosti obce Dražovice, neboť jde o vysoké riziko nadlimitní hlučnosti, prašnosti a hlavně dojde ke zbytečné parcelaci krajiny a ekologické zátěži. VRT je umístěna v těsné blízkosti přírodní rezervace Stepní stráně a přírodní památky Mechovkový útes v sousedním k. ú. obce Komořany. Obec Dražovice navrhuje ve studii prověřit územní možnosti VRT v těsné blízkosti dálnice D1 dle následujícího textu: Vysokorychlostní trať Brno – Přerov: varianta 300 (souběh s dálnicí D1) V publikaci kolektivu autorů pod vedením Petra Šlegra pod názvem „Rychlá železnice i v České republice“ (ISBN 978-80-905005-0-1, http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychla-zeleznice-i-v-cr) je zpracována chybějící trasa vysokorychlostní železnice Brno – Kojetín na mapových podkladech v měřítku 1:10 000 a leteckých snímcích s rozlišením 0,5m/px podle nichž se doplnila chybějící část dálnice D1 Vyškov – Kroměříž. Trasa byla zpracována v softwaru Railtrack společnosti Bentley – směrové a sklonové poměry. Pro výškové řešení byl vytvořen model terénu z vrstevnic intervalu 2 m. Parametry trasy byly zvoleny pro provozní rychlost 160-300 km/h, tzn. pro rychlost běžných vlaků dálkové osobní dopravy (minimální poloměr R=5000m s převýšením D=125mm a délkou lineární přechodnice 450 m, podélné sklony nové trati jsou do 18‰). Počátek staničení je stanoven v Brně hl. n. Návrh nové trati tedy splňuje požadované technické parametry. Jižně od obce Velešovice (475 m od okraje osídlení) se trasa odchyluje od uvažované trasy VRT (350 km/h) a u křižovatky dálnice D1 a silnice III/0476 se dostává do souběhu s dálnicí (železniční km 23,5). Dále pokračuje v ochranném pásmu dálnice až po obec Podbřežice (žkm 27,5; 250 m od nejbližšího osídlení), kde se odklání od dálnice. V žkm 24,2-24,6 je v těsné blízkosti obce Kroužek, kde bude nutné zřídit protihluková opatření i vůči aerodynamickému hluku vysokými protihlukovými stěnami. V ostatních případech postačí opatření proti hluku z valení kola po kolejnici nízkou protihlukovou clonou. U obce Rostěnice-Zvonovice (500 m od osídlení) je navržena mimoúrovňová odbočka do žst Vyškov na Moravě na odbočnou rychlost 160 km/h. Již v 1. etapě výstavby (příměstský úsek Brno – Vyškov) bude zcela segregována doprava. Dálkové vlaky všech kategorií budou převedeny na novou trať s jízdní dobou 15-18 minut. Původní, zpravidla jednokolejná síť, bude využívána pro příměstskou obsluhu. U dálkové dopravy se jízdní doba zkrátí na cca 1 hodinu jak v relaci Brno – Přerov, tak Brno – Olomouc přes Prostějov.

Na str. 109 Zásad se uvádí název regionálního biocentra Letonické Hájky. Tento název se v Dražovicích nepoužívá a ani v minulosti se nepoužíval. V pramenech se uvádí buď Dražovický Hájek nebo pouze Hájek. Pokud by nebylo možné, aby se biocentum rozdělilo na 2 části (Letonický Hájek a Dražovický Hájek, navrhujeme označení Letonické a Dražovické Hájky.

Návrh biokokridorů RK JM 042 a RK JM 043 bereme na vědomí s tím, že JMK vykoupí od vlastníků pozemky, biokoridory vybuduje a bude se o ně starat.

Vyhodnocení připomínky

<u>K části připomínky týkající se VRT uvádíme:</u>

K požadavku na prověření vedení koridoru VRT (RDZ03) Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) v těsné blízkosti dálnice D1 uvádíme následující:

Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá. Na tuto skutečnost reaguje zásadní evropský dokument, tj. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které je pro ČR závazné.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD v roce 2003 zpracována „Koordinační studie VRT“, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (291) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (291) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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.“* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT.

K připomínce obce Dražovice zaslalo své stanovisko Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Ze stanoviska je zřejmé, že nesouhlasí s požadovaným novým vedením VRT podél dálnice D1 a dále trvá na řešení vyplývajícím z “Koordinační studie VRT“, které je obsaženo v návrhu ZÚR JMK. Ke konkrétním připomínkám obce Dražovice mimo jiné uvádí: „V blízkosti obce Dražovice se předpokládá vedení tratě ve dvou tunelech, přičemž mezi těmito tunely se předpokládá vedení po krátké estakádě, z čehož vyplývá, že obavy z parcelace krajiny, nadlimitní hlučnosti či prašnosti jsou neodůvodněné. Zvýšením atraktivity železniční dopravy také dojde k převedení části dopravy ze silnice na železnici. Snížení intenzity silniční dopravy přinese snížení kongescí, hluku a emisí ze silniční dopravy, zejména z individuální osobní dopravy.“ Pořizovatel stanovisko dotčeného orgánu k připomínce respektuje, koridor VRT bude v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechán ve stávající pozici.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

<u>K části připomínky týkající se regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky uvádíme:</u>

Pořizovatel ZÚR vnímá tento podnět na úpravu názvu navrhovaného biocentra. V případě regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky jde o individuálně vymezený prvek ÚSES v Jihomoravském kraji doplňující

koncepci ÚSES v rámci celé ČR vycházející z podkladu MŽP z roku 1996.

Tento název byl zaveden odvětvovým dokumentem orgánů ochrany přírody – Koncepční vymezení R a NR ÚSES z roku 2012 a je od této doby orgány ochrany přírody užíván. Není tedy důvodné jen z důvodu vymezování ploch a koridorů pro skladebné prvky NR a R ÚSES v návrhu ZÚR JMK název předmětného biocentra měnit.

K připomínce obce Dražovice k regionálnímu biocentru RBC JM 24 Letonické Hájky uvádíme vyjádření OŽP:

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a nedoporučuje vyhovět připomínce obce Dražovice, která se vztahuje ke změně názvu regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu nebude název regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky měněn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky týkající se biokoridorů RK JM 042 a RK JM 043 uvádíme:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Z hlediska územního plánování realizace záměrů ÚSES není předmětem řešení ZÚR, neboť ZÚR JMK v souladu s § 36 stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání kraje a vymezují plochy a koridory pro záměry nadmístního významu. Pořizovatel ZÚR JMK proto nemůže vyhovět požadavkům vážícím se k realizaci ÚSES (výkup pozemků, realizace a údržba ÚSES).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 073**	Datum	06.05.2015 12:45:37	Kód	gZr24
Jméno	Miloslava Svobodová				
Právnická osoba	**Obec Dražovice**				
Obec / sídlo	Dražovice 7, 683 01 Rousínov				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Dražovice nesouhlasí se záměrem vysokorychlostní trati (VRT) v těsné blízkosti obce Dražovice, neboť jde o vysoké riziko nadlimitní hlučnosti, prašnosti a hlavně dojde ke zbytečné parcelaci krajiny a ekologické zátěži. VRT je umístěna v těsné blízkosti přírodní rezervace Stepní stráně a přírodní památky Mechovkový útes v sousedním k. ú. obce Komořany. Obec Dražovice navrhuje ve studii prověřit územní možnosti VRT v těsné blízkosti dálnice D1 dle následujícího textu: Vysokorychlostní trať Brno – Přerov: varianta 300 (souběh s dálnicí D1) V publikaci kolektivu autorů pod vedením Petra Šlegra pod názvem „Rychlá železnice i v České republice" (ISBN 978-80-905005-0-1, http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychla-zeleznice-i-v-cr) je zpracována chybějící trasa vysokorychlostní železnice Brno – Kojetín na mapových podkladech v měřítku 1:10 000 a leteckých snímcích s rozlišením 0,5m/px podle nichž se doplnila chybějící část dálnice D1 Vyškov – Kroměříž.

Trasa byla zpracována v softwaru Railtrack společnosti Bentley – směrové a sklonové poměry. Pro výškové řešení byl vytvořen model terénu z vrstevnic intervalu 2 m. Parametry trasy byly zvoleny pro provozní rychlost 160-300 km/h, tzn. pro rychlost běžných vlaků dálkové osobní dopravy (minimální poloměr R=5000m s převýšením D=125mm a délkou lineární přechodnice 450 m, podélné sklony nové trati jsou do 18‰). Počátek staničení je stanoven v Brně hl. n. Návrh nové trati tedy splňuje požadované technické parametry. Jižně od obce Velešovice (475 m od okraje osídlení) se trasa odchyluje od uvažované trasy VRT (350 km/h) a u křižovatky dálnice D1 a silnice III/0476 se dostává do souběhu s dálnicí (železniční km 23,5). Dále pokračuje v ochranném pásmu dálnice až po obec Podbřežice (žkm 27,5; 250 m od nejbližšího osídlení), kde se odklání od dálnice. V žkm 24,2-24,6 je v těsné blízkosti obce Kroužek, kde bude nutné zřídit protihluková opatření i vůči aerodynamickému hluku vysokými protihlukovými stěnami. V ostatních případech postačí opatření proti hluku z valení kola po kolejnici nízkou protihlukovou clonou. U obce Rostěnice-Zvonovice (500 m od osídlení) je navržena mimoúrovňová odbočka do žst Vyškov na Moravě na odbočnou rychlost 160 km/h. Již v 1. etapě výstavby (příměstský úsek Brno – Vyškov) bude zcela segregována doprava. Dálkové vlaky všech kategorií budou převedeny na novou trať s jízdní dobou 15-18 minut. Původní, zpravidla jednokolejná síť, bude využívána pro příměstskou obsluhu. U dálkové dopravy se jízdní doba zkrátí na cca 1 hodinu jak v relaci Brno – Přerov, tak Brno – Olomouc přes Prostějov.

Na str. 109 Zásad se uvádí název regionálního biocentra Letonické Hájky. Tento název se v Dražovicích nepoužívá a ani v minulosti se nepoužíval. V pramenech se uvádí buď Dražovický Hájek nebo pouze Hájek. Pokud by nebylo možné, aby se biocentum rozdělilo na 2 části (Letonický Hájek a Dražovický Hájek, navrhujeme označení Letonické a Dražovické Hájky.

Návrh biokokridorů RK JM 042 a RK JM 043 bereme na vědomí s tím, že JMK vykoupí od vlastníků pozemky, biokoridory vybuduje a bude se o ně starat.

Vyhodnocení připomínky

K části připomínky týkající se VRT uvádíme:

K požadavku na prověření vedení koridoru VRT (RDZ03) Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) v těsné blízkosti dálnice D1 uvádíme následující:

Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Tento záměr je posuzován několik let různými studiemi v zájmu jeho optimalizace. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá. Na tuto skutečnost reaguje zásadní evropský dokument, tj. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které je pro ČR závazné.

Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD v roce 2003 zpracována „Koordinační studie VRT“, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (291) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

Jak je uvedeno výše, dle článku (291) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem

pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování" veškerých činností v koridoru.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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."* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územně plánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním" části území pro případnou realizaci VRT.

K připomínce obce Dražovice zaslalo své stanovisko Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán. Ze stanoviska je zřejmé, že nesouhlasí s požadovaným novým vedením VRT podél dálnice D1 a dále trvá na řešení vyplývajícím z "Koordinační studie VRT", které je obsaženo v návrhu ZÚR JMK. Ke konkrétním připomínkám obce Dražovice mimo jiné uvádí: „V blízkosti obce Dražovice se předpokládá vedení tratě ve dvou tunelech, přičemž mezi těmito tunely se předpokládá vedení po krátké estakádě, z čehož vyplývá, že obavy z parcelace krajiny, nadlimitní hlučnosti či prašnosti jsou neodůvodněné. Zvýšením atraktivity železniční dopravy také dojde k převedení části dopravy ze silnice na železnici. Snížení intenzity silniční dopravy přinese snížení kongescí, hluku a emisí ze silniční dopravy, zejména z individuální osobní dopravy." Pořizovatel stanovisko dotčeného orgánu k připomínce respektuje, koridor VRT bude v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechán ve stávající pozici.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky týkající se regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky uvádíme:

Pořizovatel ZÚR vnímá tento podnět na úpravu názvu navrhovaného biocentra. V případě regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky jde o individuálně vymezený prvek ÚSES v Jihomoravském kraji doplňující koncepci ÚSES v rámci celé ČR vycházející z podkladu MŽP z roku 1996.

Tento název byl zaveden odvětvovým dokumentem orgánů ochrany přírody – Koncepční vymezení R a NR ÚSES z roku 2012 a je od této doby orgány ochrany přírody užíván. Není tedy důvodné jen z důvodu vymezování ploch a koridorů pro skladebné prvky NR a R ÚSES v návrhu ZÚR JMK název předmětného biocentra měnit.

K připomínce obce Dražovice k regionálnímu biocentru RBC JM 24 Letonické Hájky uvádíme vyjádření OŽP:

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jako dotčený orgán ochrany přírody podle § 72a odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, souhlasí s výše uvedenými důvody a nedoporučuje vyhovět připomínce obce Dražovice, která se vztahuje ke změně názvu regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky v návrhu ZÚR JMK, jak výše uvedeno.

Na základě výše uvedeného a vyjádření dotčeného orgánu nebude název regionálního biocentra RBC JM 24 Letonické Hájky měněn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K části připomínky týkající se biokoridorů RK JM 042 a RK JM 043 uvádíme:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně ÚSES pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát."*

Z hlediska územního plánování realizace záměrů ÚSES není předmětem řešení ZÚR, neboť ZÚR JMK v souladu s § 36 stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání kraje a vymezují plochy a koridory pro záměry nadmístního významu. Pořizovatel ZÚR JMK proto nemůže vyhovět požadavkům vážícím se k realizaci ÚSES (výkup pozemků, realizace a údržba ÚSES).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 074**	Datum	06.05.2015 13:45:36	Kód	e7sF3
Jméno	Eva Mlýnková				
Právnická osoba	**Obec Petrov**				
Obec / sídlo	Petrov				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

RDS18-A – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta A jižně Petrova RDS18-B – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta B severně Petrova Přes území obcí Petrov a Sudoměřice, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách. I když v platném Územním plánu obce Petrov je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty, protíná zastavěné území výrobního charakteru v jihovýchodní části obce a rovněž je veden v blízkosti památkové rezervace Vinné sklepy Plže. Severní trasa ve variantě B je rovněž podporována dotčenými obcemi Sudoměřice a Strážnice.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m.

ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou

ochranou území a ochranou území NATURA 2000.

V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 075**	Datum	06.05.2015 14:30:37	Kód	3l3qU
Jméno	**Miloslav Masařík**				
Právnická osoba	**Obec Snovídky**				
Obec / sídlo	Snovídky				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Zastupitelstvo obce Snovídky schválilo usnesením č. 7/5 dne 29.4.2015 na 7. zasedání zastupitelstva obce Snovídky Jižní variantu projednávané územní studie silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kritérií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 076**	Datum	06.05.2015 15:30:36	Kód	Jk329
Jméno	Mgr. Vojtěch Pospíšil				
Právnická osoba	**Obec Josefov**				
Obec / sídlo	Hlavní 131, 696 21 Josefov				
Téma	Plynárenství				
Téma – jiné					

Připomínka

RTEP03 – VVTL plynovody DN 400 PN 80, DN 250 PN 200, DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice

Přes území obcí Dolní Bojanovice, Josefov, Nový Poddvorov, Prušánky a Starý Poddvorov, jež jsou součástí správního obvodu ORP Hodonín, je navržena v návaznosti na politiku územního rozvoje územní rezerva RTEP03 pro koridor VVTL plynovodů. Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 schválila Vláda ČR Politiku územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1 a koridor P11 byl zrušen, požadujeme návrh ZÚR JMK upravit do souladu s touto nadřazenou dokumentací a rovněž zrušit vymezení koridoru RTEP03.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK zpřesnil koridor technické infrastruktury P11 VVTL plynovody vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod mezi obcí Dolní Bojanovice – Brumovice, vymezený v PÚR ČR 2008. PÚR ČR je ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje JMK.

Podle Ministerstva průmyslu a obchodu vymezení navrhovaného koridoru VVTL pozbylo na aktuálnosti. Koridor technické infrastruktury P11 VVTL byl proto v návrhu ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva až do doby vyřešení záměru v aktualizaci PÚR ČR 2008. MPO jako dotčený orgán muselo nejprve uplatnit požadavek na vypuštění tohoto záměru v rámci aktualizace PÚR ČR 2008 a následně teprve poté bude možné záměr vypustit také ze ZÚR JMK. Aktualizace č. 1 PÚR ČR byla schválena usnesení Vlády ČR č. 276 ze dne 15.04.2015. Předmětný VVTL plynovod již není v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR vymezen.

V souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR bude koridor územní rezervy VVTL plynovod Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice ozn. RTEP03 z návrhu ZÚR JMK vypuštěn.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 077**	Datum	06.05.2015 15:45:38	Kód	SrUlW
Jméno	Mgr. Vojtěch Pspíšil				
Právnická osoba	**Obec Josefov**				
Obec / sídlo	Hlavní 131, 696 21 Josefov				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

DS06 – R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav

V rámci vymezení návrhového koridoru DS06 pro rychlostní silnici R55 se na k. ú. Lužice v místě křížení silnic I/55 a III/42222 dále neuvažuje se zachováním stávající úrovňové, příp. realizace mimoúrovňové, křižovatky. Z předloženého návrhu ZÚR JMK vyplývá pouze mimoúrovňové křížení silnice III/42222 ve směru Dolní Bojanovice – Lužice přes budoucí silnici R55. Z tohoto důvodu podporujeme alternativní návrh dopravního řešení Obcí Lužice, tj. přeložení silnice III/42222 podél rychlostní silnice R55 s napojením na mimoúrovňovou křižovatku Hodonín – Západ a tím zrušení přemostění silnice R55. Řešení dle předloženého návrhu ZÚR JMK by představovalo neúměrné navýšení intenzity dopravy přes obec Josefov vedené především z obcí Dolní Bojanovice, Nový Poddvorov, Starý Poddvorov a dalších. Komunikace III. třídy mezi obcemi Josefov a Dolní Bojanovice není na takový provoz přizpůsobena.

Vyhodnocení připomínky

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro kapacitní silnici R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby a plochy MÚK Hodonín-západ kruh o poloměru 325 m.

Alternativní návrh dopravního řešení obcí Lužice je koncipován se znalostí technického řešení obsaženého v dokumentaci „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014). Obcí navrhované dopravní řešení návrh ZÚR JMK umožňuje. Odlišné technické řešení je možné dále prověřovat v rozsahu koridoru stanoveném v návrhu ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 078**	Datum	06.05.2015 16:00:37	Kód	/EKOB
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. Silniční doprava – DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami – komplex Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny a tím bude nadále zatěžovat dopravu ve Slatině. Požaduji prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici.

2. Silniční doprava – RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Vzhledem k velice vítanému nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích, naopak by do území přivedl dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požaduji, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT

Tuřany – Kobylnice.

3. Plochy pro průmysl Souhlasím s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduji toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 079**	Datum	06.05.2015 16:00:37	Kód	XGODl
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Plochy pro průmysl a silniční doprava				

Připomínka

1. Plochy pro průmysl Souhlasím s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduji toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

2. Silniční doprava – DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami – komplex Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny a tím bude nadále zatěžovat dopravu ve Slatině. Požaduji prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici.

3. Silniční doprava – RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Vzhledem k velice vítanému nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích, naopak by do území přivedl dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požaduji, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice,**

obchvat mezi koridory územních rezerv. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 080**	Datum	06.05.2015 16:15:37	Kód	zqd3k
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Průmyslové plochy a silniční doprava				

Připomínka

1. Plochy pro průmysl Souhlasím s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduji toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

2. Silniční doprava – DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami – komplex Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny a tím bude nadále zatěžovat dopravu ve Slatině. Požaduji prověřit polohu a funkci

obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici.

3. Silniční doprava – RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Vzhledem k velice vítanému nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích, naopak by do území přivedl dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požaduji, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice

na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 081**	Datum	06.05.2015 16:15:37	Kód	jf1wm
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Plochy pro průmysl a silniční doprava				

Připomínka

1. Plochy pro průmysl Souhlasím s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduji toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

2. Silniční doprava – DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami – komplex Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny a tím bude nadále zatěžovat dopravu ve Slatině. Požaduji prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici.

3. Silniční doprava – RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Vzhledem k velice vítanému nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích, naopak by do území přivedl dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požaduji, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských

silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 082**	Datum	06.05.2015 16:30:37	Kód	yvFM6
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. Silniční doprava – DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy) Návrh ZÚR obsahuje záměr DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat (budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy), jehož trasa je navržena v bezprostřední blízkosti stávajících ploch pro bydlení, které jsou zastavěny obytnými stavbami – komplex Brněnská pole. Obchvat v navržené podobě neřeší napojení Šlapanic na dálnici, pouze přivádí dopravu do obytných ulic Slatiny a tím bude nadále zatěžovat dopravu ve Slatině. Požaduji prověřit polohu a funkci obchvatu města Šlapanice (záměr DS34), zejména s ohledem na blízkost obytné zástavby a napojení obchvatu a města Šlapanice na dálnici.

2. Silniční doprava – RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Vzhledem k velice vítanému nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice. Záměr má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích, naopak by do území přivedl dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požaduji, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice.

3. Plochy pro průmysl:

Souhlasím s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduji toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce č. 1 uvádíme:

Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno. Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o **převedení koridoru DS34 – III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv**. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání tedy nebude vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale bude vymezena územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň **bude do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 2 uvádíme:

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti

záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města Šlapanice na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá i z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

K připomínce č. 3 uvádíme:

ZÚR JMK nenavrhují ani nebudou navrhovat plochy výroby nadmístního významu ve správních územích Šlapanic a Tuřan.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 083**	Datum	06.05.2015 16:45:37	Kód	15Bcu
Jméno	Ing. Karel Komínek				
Právnická osoba	**Obec Opatovice**, IČ:00488241, DIČ:CZ00488247				
Obec / sídlo	Velké dráhy 152, Opatovice, 664 61 Rajhrad				
Téma	Protipovodňová opatření				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Opatovice nesouhlasí s umístěním plochy pro technické protipovodňové opatření POT 05 a přírodě blízkého protipovodňového opatření POP 03 na katastru naší obce do zásad územního rozvoje. Odůvodnění nesouhlasu S opatřeními, které jsou důvodem navržení ploch POT 05 a POP 03 jsme podrobně seznámeni. Plochy jsou navrženy na základě studie přírodě blízkých opatření na toku Svratka. Zadavatelem studie byl podnik Povodí Moravy s.p. Zpracovatel studie, atelier Fontes, nás s navrhovanými opatřeními v blízkosti naší obce podrobně seznámil. Již při projednávání studie před několika lety jsme jako obec nesouhlasili s umístěním řízeného retenčního prostoru v blízkosti naší obce z těchto důvodů: – aby mohly být do retenčního prostoru odlehčovány povodňové špičky z toku Svratka, je navrženo jeho ohrázování. Max. výška hrází má dosahovat 5,0 m. Délka hrází bude v řádu kilometrů. To podstatně a nevratně změní krajinný ráz v katastru naší obce. – při výšce vodního sloupce v retenčním prostoru 2 – 4 m na ploše několika km2 dojde k obrovské dotaci podzemních vod. To způsobí enormní zvýšení hladiny podzemních vod v obci. Katastr naší obce se rozkládá na říčních písčitých sedimentech, které velmi dobře vedou vodu. O tom jsme se přesvědčili při čištění místního rybníka, kdy jeho vypuštění způsobilo okamžité snížení podzemních vod v celé obci a v širokém okolí. Po jeho napuštění se hladina podzemní vody okamžitě vrátila do původní úrovně. Zvýšení výšky, tlaku a změny proudění podzemních vod by znamenaly zatopení sklepů, zatopení nižších míst v obci a především nepříznivou změnu statiky většiny staveb v obci. – jak známe z povodňové situace na Moravě v r. 1997 a v Čechách v r. 2002, velké povodně vyřadí z provozu čistírny odpadních vod a berou s sebou spousty chemických látek, plovoucích nečistot, plastů a jiných kontaminujících látek. Tyto látky by se velmi rychle dostaly do podzemních

vod, které tak mohou zůstat trvale znehodnoceny. Zároveň může dojít k trvalému znehodnocení kvalitní orné půdy. To by znamenalo jak značná zdravotní rizika pro naše obyvatele, tak ztrátu obživy pro naše zemědělce hospodařící na této půdě. V neposlední řadě je třeba zmínit, že vlivem posunuté povodňové hranice dovnitř obce se řada nemovitostí dostane do kategorie nepojistitelnosti anebo špatné pojistitelnosti. Rovněž nastane vznik majetkových škod na nemovitostech se špatnou mírou likvidity škod pojišťovnami. Takto navržená protipovodňová opatření neřeší zamezení příčin vzniku možných záplav (nekoncepčnost provádění přemíry zpevněných ploch a prostranství města Brna), nýbrž jsou opatřeními pouhého zmírnění následků povodní na úkor přímo dotčených obcí na dolním toku řeky Svratky pod Brnem.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí informace obce Opatovice, připomínce však nevyhovuje. Pořizovatel při návrhu ZÚR JMK vycházel z odborných podkladů Povodí Moravy s.p. včetně studie proveditelnosti „Svratka-přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 26,370 (Rajhrad) až ř.km 30,617 (Modřice) včetně výustní trati Bobravy (ř.km 0,00 až 2,00)“. Plochy v ZÚR JMK navržené pro protipovodňová opatření **POP03 Opatření společná na vodních tocích Svratka a Litava** a **POT05 Řízené inundace Židlochovice a Židlochovické poldry na vodním toku Svratka** zasahují sice do západní části správního území obce Opatovice, nikterak se však nedotýkají zastavěného území ani zastavitelných ploch a jsou v souladu s územním plánem Opatovic. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom, že protipovodňová opatření nutno realizovat v celém povodí Svratky – jsou navržena rovněž v Brně pod označením **POP10 Opatření na hlavních brněnských tocích**.

Pořizovatel ZÚR JMK informuje, že na základě připomínek obce Rajhradice a souhlasu Povodí Moravy, s.p. budou do navrženého technického protipovodňového opatření **POT05** doplněna protipovodňová opatření na Ivanovickém potoce, která rovněž přispějí k ochraně Opatovic. V **textové části návrhu ZÚR do čl. 237 bude doplněno do názvu POT05 „včetně Ivanovického potoka“, do územní identifikace budou doplněny obce Rajhradice a Rajhrad. Do odůvodnění bude k bodům 220 – 242 dopsáno „včetně Ivanovického potoka“.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 084**	Datum	06.05.2015 17:00:37	Kód	H7cu/
Jméno	Ing. Romana Okániková				
Právnická osoba	**Město Strážnice**				
Obec / sídlo	Město Strážnice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Stanovisko města Strážnice k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje Město Strážnice po prostudování zveřejněných informací o záměrech dotýkajících se města Strážnice, které jsou uvedeny v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, uvádí k záměru dopravního řešení následující : RDS18-A – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta A jižně Petrova RDS18-B – I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel, Varianta B severně Petrova Přes území města Strážnice, jež je součástí správního obvodu ORP Veselí nad Moravou, je navržena územní rezerva pro silnici I. třídy, a to ve dvou variantách. I když v platném Územním plánu města Strážnice je vymezena územní rezerva koridoru v trase jižního obchvatu (dle předloženého návrhu ZÚR JMK ve variantě A), upřednostňujeme trasu ve variantě B – tedy severně od obce Petrov v souběhu s koridorem Baťova kanálu. Domníváme se, že přestože severní obchvat obce prochází přes chráněné oblasti soustavy Natura 2000 a záplavové území, je především z ekonomického hlediska přijatelnější a tím snáze realizovatelnější variantou obchvatu. Zároveň by mohl

částečně plnit funkci protipovodňové ochrany obce. Naproti tomu obchvat jižně od obce prochází intenzivně zemědělsky využívanou krajinou (významný zásah do krajinného rázu), která je součástí CHKO Bílé Karpaty. Dále uvádíme, že město Strážnice preferuje severní variantu obchvatu i z důvodu možnosti dalšího rozvoje obcí Petrov a Sudoměřice a nenarušování rázu památkové rezervace Vinné sklepy Plže.
Vyhodnocení připomínky Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor pro územní rezervu silnice I. třídy I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídle (RDS18) ve variantě A jižně Petrova a variantě B severně Petrova. Koridor je vymezen v šířce 100 m. Plochy úrovňových křižovatek a mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny v proměnlivé šířce 200 – 300 m. ZÚR JMK vymezují tzv. územní rezervy, které jsou tvořeny územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR JMK plochu územní rezervy změnit na plochu nebo koridor, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit. 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. Konkrétně je u I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) uvedena informace o možném dotčení např. Natura 2000 PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty. V návrhu ZÚR JMK budou ponechány obě varianty obchvatu Petrova do doby jejich podrobného prověření, které posoudí aktuální převahu veřejného zájmu na realizaci obchvatů sídel současně s protipovodňovou ochranou území a ochranou území NATURA 2000. V úkolech pro územní plánování v bodě (280) textové části I. návrh je uveden úkol pro dotčené obce vymezit územní rezervu pro I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty (RDS18) a stanovit podmínky pro jejich využití v souladu s § 36 stavebního zákona. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 085**	Datum	11.11.1111 11:11:11	Kód	1OMBU
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					
Připomínka 1. Silniční doprava RDS32 – JVT Tuřany – Kobylnice ZÚR JMK vymezují plochy územní rezervy pro přestavbu silnic II. třídy jako plochu koridoru o šířce 300 m, minimálně 30 m, s cílem vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků územních rezerv pro silniční dopravu nadmístního významu, pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Zároveň ZÚR JMK na rozdíl od předchozího, soudem zrušeného návrhu ZÚR, neobsahují žádné rozsáhlé plochy pro průmyslovou výrobu v jižní a jihovýchodní části města Brna a ve městě Šlapanice, což je jednoznačně pozitivní úprava návrhu ZÚR. Vzhledem k nevymezení ploch pro průmysl se jeví jako nadbytečná plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice, neboť v území nepřibydou zvýšené nároky na dopravu nadmístního významu, obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť. Záměr má pouze minimální					

pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány, naopak do území přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – JVT by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště. Vzhledem k tomu požadujeme, aby byla z návrhu ZÚR JMK vypuštěna plocha územní rezervy RD32 – JVT Tuřany – Kobylnice a zůstal ponechán pouze záměr DS24 – Jihovýchodní tangenta (JVT) Chrlice (D2) – MÚK Tuřany (veřejně prospěšná stavba). Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Vyhodnocení připomínky

Návrh koridoru územní rezervy pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Koridor končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je bezpředmětná. Ve směru od Jižní tangenty a dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností napojení města na průmyslové zóny v Brně.

Z těchto důvodů v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici. Současně bude **do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno", bod (425) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 086**	Datum	06.05.2015 18:00:36	Kód	/sOCy
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Na základě faktu, že jsem majitel nemovitosti a přilehlých pozemků v obci Malhostovice č. p. xxx. s trvalým pobytem tamtéž, vznáším námitku k Návrhu Zásad územního rozvoje JMK k projektu plánu výstavby rychlostní komunikace R43 v dotčených katastrech obcí Malhostovice – Drásov označovaná jako varianta „ Německá nebo-li Hitlerova". Realizace stavby dle této varianty trvale naruší tyto oblasti: zákonné hygienické limity, veřejné zdraví a životní pohodu občanů žijících trvale v přilehlých katastrech. Dále pak bude mít negativní vliv na životní prostředí v daných lokalitách. Dojde k významnému poškození práv a hodnot na majektu v mém vlastnictví a ostatních občanů v obou katastrech. Dojde k násilnému přerušení propojení společného osídlení mezi oběma obcemi. Doporučuji realizovat variantu stavby označovanou jako „ Optimalizovaná / MŽP" tzv.

severní obchvat města Kuřimi. Nesouhlasím s realizací stavby dle varianty Německá – Hitlerova.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí nesouhlas majitele nemovitosti a pozemků v obci Malhostovice s vedením silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“ a jeho argumenty uvedené v připomínce.

Je pochopitelné, že kritéria zdůrazňovaná či upřednostňovaná různými subjekty (ať již obcemi, jednotlivými občany či spolky, nebo dotčenými orgány) se liší, neboť jsou ovlivněna mírou a způsobem jejich dotčení soukromými či státem chráněnými zájmy. Stejně tak se liší preference (resp. odmítání) jednotlivých variant v dalších podáních uplatněných k návrhu ZÚR JMK (např. vícečetné podání občanů Malhostovic a Nuzířova zásadně neguje variantu „Malhostovickou“).

Je nepochybné, že dopravní stavby (obzvláště ty vyšší kategorie), s sebou přinášejí vedle pozitiv (lepší dopravní parametry a dostupnost) také negativní vlivy na možnost rozvoje dotčených obcí, na zdraví jejich obyvatel a na životní prostředí. Veškeré tyto dopady je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

Proto jsou v návrhu ZÚR JMK prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. V návrhu ZÚR JMK je kapacitní silnice R43 v úseku R43 Kuřim – Lysice vymezena ve variantách „Německá“ (DS01-A), „Malhostovická“ (DS01-B) a „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C).

Posouzení těchto variant z hlediska dopadů na životní prostředí je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Při porovnání variant byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území (environmentální, sociální a ekonomický), zejména minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí, přepravní účinnost navrhované varianty a návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním obsluhy území (zdrojová a cílová doprava). Aspekty dopadů silnice R43 uvedené v podání tedy byly podrobeny uvedeným hodnotícím kritériím.

ZÚR JMK v maximální možné míře zohledňují zastavěné a zastavitelné plochy vymezené v územních plánech dotčených obcí. Koridory a plochy jsou zde však vymezeny v poměrně malé podrobnosti odpovídající měřítku zpracování ZÚR JMK (1:100 000). Propojení společného osídlení mezi obcemi Drásov a Malhostovice (resp. obecně propojení se sousedními obcemi) tedy není záležitost řešitelná na úrovni ZÚR JMK, ale teprve po zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi bude možné ji zohlednit v územních plánech dotčených obcí.

K problematice dotčení soukromých zájmů v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Na základě dohody s dotčeným orgánem – Ministerstvem životního prostředí (MŽP) – ze dne 11.01.2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05.01.2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, budou varianty koridoru pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice vymezené v návrhu ZÚR JMK přesunuty do územních rezerv.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 087**	Datum	06.05.2015 18:30:43	Kód	gpKbX
Jméno	**anonymizováno**				

Právnická osoba	
Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Vážení přátelé, jako občan bydlící v Kuřimi na xxxxxxx x. xxxxxx, kde mi 3metry před rodinným domem projíždějí denně vozidla po silnici od Tišnova do Brna a také směrem opačným, navrhuji realizaci Jižního obchvatu D-35B tunelem přes kopec Baba. Hustota tranzitní dopravy projíždějící Kuřimí se stále zvyšuje a obyvatelé bydlící zejména při silnici vedoucí na trase Tišnov – Brno jsou zatěžováni nadměrným hlukem, vibracemi od projíždějících těžkých kamionů a exhalacemi. V ranních a odpoledních dopravních špičkách vozidla popojíždějí v souvislých kolonách již od Ivanovic-Globusu až do Kuřimi a přes ni až na křižovatku na Tišnov, Moravské Knínice, Jinačovice. Trasa, která běžně trvá 10minut, se protáhne na hodinu i více. Stoupá tak spotřeba pohonných hmot, exhalace a dochází ke zpoždění hromadné dopravy cestujících. Průjezdem těžkých vozidel se otřesy způsobené i nepatrnými nerovnostmi ve vozovce přenášejí na budovy a na jejich zdech se tvoří praskliny a uvnitř dochází k znatelnému chvění. Jelikož zde bydlím více jak 60let tak jsme v domě vyměnily původní okna za okna plastová a provedli zateplení objektu. Hluk z venku se tím snížil, ale jen za předpokladu, že jsou okna stále zavřená. Při utěsněných zavřených oknech však dochází k nevětrání a zvyšuje se relativní vlhkost vzduchu při které se tvoří plísně. Větrat se musí a tak zase dovnitř proudí smog z výfukových plynů a hluk je silný. Takové ovzduší neprospívá zdravím lidem, natož dětem a seniorům zde žijícím. Tento problém by vyřešilo odklonění tranzitní dopravy Jižním obchvatem tunelem, který by byl šetrnějším řešením pro přírodu i obyvatele žijící zde. Naopak preferovaný navrhovaný Severní obchvat by řešením nebyl a uváděné problémy by tu zůstaly nevyřešeny. Ze statistiky nárůstu nových vozidel můžeme přepokládat že se zařadíme mezi západní státy, kde tyto problémy už řeší dlouhá léta. A bude asi i hůř. S realizací by se nemělo dlouho otálet, neboť je už tak zv. za 5 minut 12. Věřím, že se toto nestane jen populistickým gestem při předvolební kampani, ale začnou se řešit palčivé problémy obyvatel. Přeji hodně trpělivosti a úspěchů při nalézání řešení.

Vyhodnocení připomínky

Problematika nadměrné dopravy a souvisejícího hlukového zatížení v Kuřimi je pořizovateli ZÚR JMK známa. Existují jak iniciativy za realizaci jižního obchvatu Kuřimi, tak i iniciativy opačné, zejména ze strany obyvatel potenciálně jižním obchvatem přímo dotčených, kteří podali také připomínky k ZÚR JMK. Argumenty zastánců a odpůrců jižního či severního obchvatu Kuřimi co do jejich výhodnosti jsou protichůdné.

V této souvislosti je třeba konstatovat, že obchvat Kuřimi není záležitostí řešitelnou jen na základě výhodnosti (ať již dopravní, ekonomické či ekologické) v lokálním měřítku, neboť velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO. Předmětné území bude dále prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK.

Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a rychlostní silnice R43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty R43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO a silniční radiály*.

Jedním z úkolů územní studie současně je prověřovaná řešení směrovat k minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí. 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, některé koridory pro umístění dopravních staveb budou zpřesněny a zúženy.

Rozhodování o výběru varianty bude podloženo podrobnějším prověřením územní studií a promítnuto do

aktualizace ZÚR JMK. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 088**	Datum	06.05.2015 19:00:37	Kód	4OOIL
Jméno	Ing. Tomáš Hájek				
Právnická osoba	**Městys Ostrovačice**				
Obec / sídlo	Ostrovačice				
Téma	Plynárenství				
Téma – jiné					
Připomínka TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov, úsek severně od Brna: Městys Ostrovačice nemá námitek k vedení trasy plynovodu dle zákresu v návrhu ZÚR JMK, upozorňujeme však na nesoulad se zákresem vedení komunikace R43, když v návrhu ZÚR JMK jsou obě tyto trasy zakresleny v k. ú. Ostrovačice v takřka totožném umístění, což je zřejmě nepřípustné.					
Vyhodnocení připomínky V návrhu ZÚR JMK vymezený koridor TEP05 zpřesňuje koridor P10, vymezený v PÚR ČR 2008. Podklad pro záměr poskytl (v rámci zpracování Územně analytických podkladů Jihomoravského kraje) správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. Koridor je vymezen tak, že zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a možnost variabilního průchodu územím. Bezpečnostní pásmo však samo o sobě neznamená nepřípustnost jakýchkoliv staveb v území pásma, při splnění určitých podmínek specifikovaných v energetickém zákoně je realizace staveb možná. Současně je třeba konstatovat, že kapacitní silnice R43 je v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim vymezena jako územní rezerva pro variantní řešení do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření územní studií (z hlediska jak dopravního tak vlivů na životní prostředí) rozhodnout o výběru varianty. Koexistence obou záměrů v území není á priori vyloučena (a to i s ohledem na charakter plynovodu jako podzemní liniové stavby), konkrétní podmínky však bude účelné řešit až po výběru varianty R43 a zpřesnění územních nároků pro umístění VVTL plynovodu podrobnějšími dokumentacemi. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**					

Pořadí	**K 089**	Datum	06.05.2015 19:30:36	Kód	uXmT2
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dobrý den, chtěl bych se vyjádřit k návrhu obchvatu RDS20 – II/152 Ořechov – Hajany. Chápu, že je potřeba nevyhovující stav průjezdu Ořechovem do budoucna řešit obchvatem, ale myslím si , že navržená trasa není tou nejlepší variantou. Před časem proběhly v Ořechově pozemkové úpravy. Na jejich základě vzniklo kolem Ořechova hodně polních cest, tak aby se všichni vlastníci polností po nich mohli ke svému pozemku dostat. Myslím si, že se právě tyto ostatní komunikace nabízejí pro řešení obchvatu Ořechova. Například v oblasti Tikovic vede návrh trasy uprostřed zemědělsky obdělávaných lánů . Půda zde má nejvyšší bonitu. Stačilo by trasu posunout o 300 m jižněji, kde kolem potoka Lejtna vede obecní ostatní komunikace v šířce přes 5 m. U jakéhokoliv návrhu obchvatu dojde k vyvlastňování pozemků. U stávajícího návrhu se někomu vyvlastní pozemek skoro celý, někomu lán protne v půli silnice. V případě trasy kolem Lejtny (p.č. xxxx) by se tato parcela rozšířila na požadovanou šířku pro komunikaci 2. třídy (snad to není 200 m jak uvádíte v návrhu) a všichni vlastníci by přišli o stejný poměr pozemku. Jako druhou výhodu této trasy vidím větší vzdálenost od zástavby Ořechova a tím menší hlukovou zátěž. Do třetice by trasa komunikace nevedla v ochranném pásmu plynovodu a ropovodu. Za silnicí na Mělčany navazuje na p.č xxxx další ostatní komunikace p.č. xxxx po které se dostanete až na silnici Ořechov – Syrovice. Můžete vznést námitku, že mnou navržená trasa je delší a tudíž bude dražší, ale opak je pravdou. Pokud se schválí stávající návrh a dojde k vyvlastňování, dojde k řadě soudních sporů a bude se projednávat proč je potřeba pro komunikaci 2 třídy tolik a tolik metrů vyvlastnit atd. V mém návrhu již téměř polovinu šířky potřebnou pro komunikaci vlastní obec, na vyvlastňování by ani nemuselo dojít, protože vlastnící kolem cesty přijdou o zlomek výměry svých pozemků a mohlo by vše proběhnout dohodou a rychle.

Vyhodnocení připomínky

Silnice II/152 je součástí krajského tahu K28 Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice – Brno, Chrlice (II/380). Tah zprostředkovává propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí Ivančice a Modřice. Stávající vedení silnice je nevyhovující a vykazuje časté dopravní závady. Jihomoravský kraj proto nechal v roce 2011 zpracovat dopravní studii „Studie modernizace silnice II/152 Moravské Bránice – Želešice“, HBH Projekt, s.r.o., 2011, která prověřila možnosti úpravy vedení krajského tahu. Zpracovaná studie byla projednána s obcemi a na základě jejich požadavků byla upravena a doplněna. V prostoru obcí Prštice, Ořechov, Hajany byl studií řešen jižní obchvat obce Ořechov.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití, tzv. „územní rezervy“. Projektanti v návrhu ZÚR JMK posoudili zpracovanou studii a na jejím základě vymezili územní rezervu pro obchvat obcí Ořechov a Hajany (RDS20). Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (285) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků pro silniční dopravu nadmístního významu pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu.

Úkolem pro územní plánování na další období je pak podle článku (285) v ÚPD dotčených obcí zajistit územní ochranu územní rezervy pro přestavbu krajské silnice a stanovit podmínky pro využití koridoru územní rezervy. Dle aktuálnosti záměru obchvatu obce Ořechov bude územní rezerva dále prověřována.

V připomínce jsou popisovány návrhy na nové, dle podatele optimálnější, vedení trasy obchvatu. Navrhované řešení však nebylo prověřeno podrobnější studií, na rozdíl od řešení vymezeného v návrhu ZÚR JMK; v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání proto bude ponecháno stávající řešení.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 090**	Datum	06.05.2015 23:45:37	Kód	VvMoj
Jméno	**anonymizováno**				

Právnická osoba	
Obec / sídlo	anonymizováno
Téma	Silniční doprava
Téma – jiné	

Připomínka

Připomínka k navrhované výstavbě rychlostní silnice R52/JT.

1) podle mého názoru jako aktivního řidiče, který touto trasou jezdí, by neměla navrhovaná jižní tangenta (ani jihozápadní tangenta) žádný praktický přínos, protože trasu významně nezkrátí, rychlejší průjezd D1 se dá řešit navýšením počtu pruhů

2) jelikož bydlíme již několik let v Rebešovicích, obáváme se zvýšení hluku v této oblasti díky této rychlostní silnici. Již teď je zde situace téměř neúnosná kvůli dálnici D2.

3) touto bezúčelnou stavbou se zbytečně zničí velká část úrodné půdy a přirozený domov pro mnoho živočichů, což bychom měli zohledňovat především pro budoucí generace.

4) zahušťování dálniční sítě, tím že dálnice (D1 a jižní tangenty) budou od sebe umístěny pouze stovky metrů, je neekonomické, neekologické a nesystémové.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) v proměnlivé šířce 500 – 1200 m.

Koncepce ZÚR JMK řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na silnici R52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh kapacitní silnice je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území, a omezuje tak jeho rozvoj.

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA).

Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, ZPF, biologická rozmanitost, fauna a flóra) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce. Ke kapacitní silnici R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 174) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru DS14 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů".

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru ozn. DS14 v položce „Lidské zdraví" uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením hlukových limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány, u veškeré chráněné zástavby musí být zajištěno splnění hlukových limitů."* Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany veřejného

zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavků právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Ministerstvo dopravy nechalo v roce 2015 zpracovat Technickou studie R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, která prověřila možnosti průchodu kapacitní silnice R52 koridorem vymezeným v návrhu ZÚR JMK a navrhla varianty řešení. **Na podkladě technické studie bude koridor vymezený v návrhu ZÚR JMK upraven (zmenšen).**

Vymezení záměru R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) není neekologické a nesystémové jak je uvedeno v podání. ZÚR JMK vytváří předpoklady pro minimalizaci negativních dopadů záměru R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) na obec Rebešovice. Důvody vymezení záměru jsou uvedeny výše.

K ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „[*211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územně plánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.*

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 091**	Datum	07.05.2015 00:30:37	Kód	/1LxW
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Železniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínka

1) Navrhuji přesun nádraží na trati č. 250 v Čebíně o cca 0,9 km směrem ke Kuřimi do místa mimoúrovňového křížení trati a cesty kolem hřbitova. Nádraží bude blíže centru obce a tak lépe dostupné. Nebude nutná autobusová linka zajíždějící zvláště k nádraží jako je tomu nyní. Mohl by zde vzniknout uzel navazující na budoucí obchvat DS30. Jak autobusy dálkové, tak i z okolních vesnic by přijížděli do vzdálenosti cca 250 m od centra obce. Pokud by byl přestupní uzel za náspem trati, nerušil by obyvatele. Vzdálenější části obce by byly dostupné navazujícími autobusy obsluhující obce Drásov a Malhostovice. Ostatní linky by od nádraží obec zcela míjely po DS30. V okolí místa je hřbitov, pole, dětské hřiště a firmy. Vlaky zastavující v Čebíně by projížděly pomaleji traťovými oblouky a snížil by se tak hluk alespoň od některých souprav.

2) Navrhuji výstavbu protihlukové bariery v místech oblouků, kde je trať nad úrovní okolního terénu. Tato bariéra by postačovala pouze do úrovně podvozku souprav, aby eliminovala hluk od styku kol a kolejí, který je nejmarkantnější, a příliš nerušila již tak poznamenaný krajinný reliéf. Tato bariéra by mohla být skryta vhodně zvolenou výsadbou, která by plnila funkci nejen krajinotvornou, ale dále by pomáhala v útlumu hluku. Doplnila by tak náletové porosty, kterými je násep zarostlý dnes. Za případnou výsadbou by se i lépe skryly vyvýšené partie DS30, které budou z výše položených míst obce patrné.

Vyhodnocení připomínky

Zásady územního rozvoje, které se vydávají pro celé území kraje, stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Přesun vlakového nádraží v obci je místním problémem, kterým se Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje nemohou zabývat.

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor **DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace** (bod 117), včetně souvisejících staveb – tedy vč. nádraží. Podle odůvodnění ZÚR JMK je cílem optimalizace stávající trati rovněž *přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť…*

Váš logický návrh na přesun nádraží blíže centru Čebína je námětem pro zastupitelstvo obce, které jej může uplatnit u Správy železniční dopravní cesty, s.p.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 092**	Datum	07.05.2015 01:15:37	Kód	Ph6w0
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Územní systém ekologické stability				
Téma – jiné					

Připomínka

Navrhuji realizaci hustší sítě stezek a vstupních míst v okolí kopce Kuňky (severní část) NRBC30 Podkomorské lesy, nebo alespoň vytyčení nové turistické stezky vedoucí od Tří křížů kolem Kuněk, dále mezi Čebínským kopcem a Dálkou do obce Čebín a zde napojení na žlutou značku na rozhlednu Čebínka a modrou vedoucí přes Drásov dále. Došlo by tak k propojení lokalit brněnské přehrady a polesí v okolí Tišnova. V případě, že by tato stezka byla vhodná i pro cyklisty a v případě, že by i červená turistická značka mezi hradem Veveří a hrází přehrady byla sjízdná na kole, jistě by to přineslo oživení do ruchu obce. Dnes jsou všechny cyklostezky v Čebíně součástí silnice, což není optimální a spoustu návštěvníku tato skutečnost od návštěvy obce odradí.

Vyhodnocení připomínky

Zásady územního rozvoje, které se vydávají pro celé území kraje, stanovují zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje a vymezují plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovují požadavky na jejich využití.

ZÚR JMK se nezabývají návrhem turistických stezek. ZÚR JMK navrhují pouze dálkové mezinárodní a krajské cyklistické koridory z „Programu rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji".

Vaše návrhy na turistické stezky a cyklostezky uplatněte prosím do územního plánu obce/obcí. Územní plán, který se vydává pro administrativní území obce, stanoví základní koncepci rozvoje území obce vč. koncepce uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury vč. různých druhů dopravy.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 093**	Datum	07.05.2015 01:15:37	Kód	K1ilX
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

V části věnované dopravní infrastruktuře postrádám řešení dopravní situace v hlavním krajském městě Brně. V politice územního rozvoje jsou vymezeny dopravní koridory, rychlostní silnice v kraji, ale absolutně není předložen návrh řešení dopravní situace v Brně, ačkoli jako územní závada je tento problém pojmenován (B.3.1 dopravní přetížení komunikační sítě). Z tohoto pohledu není vůbec zřejmé, proč zastupitelé kraje prosazují vytvoření VLC – veřejně logistického centra – plocha DG01 v Brně – Tuřanech. Tento záměr je navíc označován jako veřejně prospěšná stavba. Pro stanovení změn v území (kapitola L), etapizaci jsou stanoveny podmínky přednostní realizace záměrů, ale z pohledu dopravní zátěže ve městě Brně není zřejmé, proč v tak již dopravně zatížené aglomerací má být zřízeno nové logistické centrum (byť slovně označované jako veřejné, veřejně prospěšné), přitom veřejnosti v místě záměru, ale i v širším okolí přinese pouze negativní průvodní jevy, tj. zvýšení dopravní zátěže, hluk, emise.

Vyhodnocení připomínky

K řešení záměrů na území města Brna je nutné uvést, že § 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 na území města Brna jednotlivé záměry z hlediska jejich nadmístního významu současně; 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 nevyloučí.* V kapitole H.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* textové části návrhu ZÚR JMK je uvedeno, které záměry dopravní a technické infrastruktury nacházející se v administrativním území jedné obce projektant vyhodnotil v tom smyslu, že je s ohledem na celkovou koncepci dopravní a technické infrastruktury a širší návaznosti na nadřazenou dopravní a technickou síť lze dle výše uvedených ustanovení stavebního zákona řešit v územně plánovací dokumentaci obce (v případě města Brna v ÚP Brna).

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání bude v části odůvodnění **doplněna kapitola G.8.4. *Požadavky na***

***řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* o zdůvodnění jednotlivých záměrů** dopravních staveb řešených v územně plánovací dokumentaci města.

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Umístěni veřejného logistického centra celostátního významu v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“ mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Silniční připojení je u všech prověřovaných variant VLC na útvarovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová.

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. 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 míli“) 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.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* může být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. K zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC (**DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 094**	Datum	07.05.2015 01:30:36	Kód	F+he8
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				

Téma – jiné	

Připomínka

Varianta řešení silnice R43 RDS01-C/Z a RDS01-C zcela likvidují biokoridor RK1466 a další v okolí Veverské Bítýšky, vážně narušují oboru v severní části NRBC 30. Můj názor je, že tyto varianty jsou s ohledem na rozvoj turistiky a rekreace pro dotčené území nepřípustné. Přikláním se k variantě RDS01-A, která využívá území okolo tzv. Německé dálnice. Došlo by tak k využití dnes předimenzované silnice v Bystrci a napojení na dálnici D1 by bylo blíže k Brnu.

Vyhodnocení připomínky

Jednotlivé varianty řešení silnice R43 v návrhu ZÚR JMK mají své zastánce i odpůrce, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané), jejich argumenty jsou mnohdy protichůdné.

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 tedy i přírodní kvality a související možnost rekreačního využití území) a na zdraví obyvatel, které je třeba posoudit nejen na území jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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.

Ve 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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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“. 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že studie je nezbytná 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 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.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 095**	Datum	07.05.2015 09:30:37	Kód	+XCm4
Jméno	Ing František Marcián				
Právnická osoba	**Obec Rajhradice**				
Obec / sídlo	Rajhradice				
Téma	Protipovodňová opatření				
Téma – jiné					

Připomínka

Obec Rajhradice požaduje doplnit území nad obcí do ploch určených k protipovodňovým opatřením jako veřejně prospěšné opatření. V případě, že nebude plochy pro toto opatření možno zakreslit do návrhu ZÚR, nesouhlasíme s uvedením ploch pro opatření POT5 v území pod obcí Rajhradice.

Odůvodnění: Obec Rajhradice neleží v současné době ve vyhlášeném záplavovém území řeky Svratky. Při výpočtu rozlivového území Ivanovického potoka se ale zjistilo, že je obec kriticky ohrožena rozlivy povodně z tohoto toku, resp. vodami z levobřežní inundace za LB hrází Svratky. Díky levostrannému ohrázování Svratky je obec chráněna proti rozlivům Svratky, zároveň se ale výše vybřežené vody nemohou do koryta Svratky vrátit a protékají při povodni levobřežní inundací a korytem Ivanovického potoka. Výpočet provádělo oddělení hydroinformatiky Povodí Moravy s.p. Jedinou reálnou možností protipovodňové ochrany obce je provedení protipovodňových opatření severně nad obcí. Protipovodňová opatření budou spočívat ve vybudování příčné hráze k zadržení vody a zkapacitnění krátkého úseku koryta Ivanovického potoka (rozšíření, příp. ohrázování) nad zaústěním do Svratky pod jezem v Rajhradě. Vytvořením hráze zároveň vznikne navýšení retence území, což bude mít příznivý účinek pro povodňovou situaci níže na toku. Pokud by nedošlo k protipovodňové ochraně obce Rajhradice nad obcí, nemohli bychom souhlasit s vymezením území jižně pod obcí pro technické protipovodňové opatření, označené v návrhu ZÚR jako POT05. Opatření vychází ze studie proveditelnosti „Svratka-přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 26,370 (Rajhrad) až ř.km 30,617 (Modřice) včetně výustní trati Bobravy (ř.km 0,00 až 2,00)“, která byla zpracovaná atelierem Fontes s.r.o. pro Povodí Moravy s.p. v 05/2010. Se studií jsme byli zpracovatelem i objednatelem podrobně seznámeni a máme ji k dispozici. Technické opatření počítá mimo jiné s vybudováním ohrázovaného retenčního prostoru jižně pod obcí Rajhradice. Tím by ale vznikla pod obcí hráz napříč levobřežní inundací, kolmá na stávající LB hráz Svratky. Kromě požadovaného efektu zadržení vody v ohrázovaném prostoru by vznikl efekt přehražení průtoku levobřežní inundací. Při průchodu povodně levobřežní inundací v současném stavu by sice v obci vznikly škody na majetku, při průchodu povodně po výstavbě hráze pod obcí by ale došlo k jejímu vzdutí a obec by byla zatopena podstatně vyšším sloupcem vody a škody by v tomto případě byly mnohonásobně větší. To by platilo i pro obec Opatovice, ležící jihovýchodně pod Rajhradicemi, na kterou by hráz průtoky v levobřežní inundaci odklonila. Proto není možné provést opatření POT5 dříve než bude provedeno účinné a spolehlivé protipovodňové opatření nad obcí a do návrhu ZÚR není možno uvádět plochy pro opatření POT5 bez ploch na protipovodňová opatření nad obcí. Obec Rajhradice si je vědoma toho, že opatření POT5 pomohou zlepšit povodňovou situaci níže na toku a tím zvýšit povodňovou ochranu níže položených obcí v jeho okolí. Nesmí to být ale na úkor kritického zhoršení povodňových podmínek naší obce.

Za obec Rajhradice Ing. František Marcián, místostarosta.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovatel ZÚR JMK bere na vědomí informace obce Rajhradice o povodňových rizicích nad obcí.

Plocha, o kterou obec žádá doplnit v ZÚR JMK plochu navrženou pro technické protipovodňové opatření **POT05 Řízené inundace Židlochovice a Židlochovické poldry na vodním toku Svratka,** není obsažena v podkladu pro pořízení ZÚR JMK, a sice ve studii proveditelnosti „Svratka-přírodě blízká protipovodňová opatření a obnova přirozené hydromorfologie a retenční kapacity toku a nivy v úseku ř.km 26,370 (Rajhrad) až ř.km 30,617 (Modřice) včetně výustní trati Bobravy (ř.km 0,00 až 2,00)“.

Vzhledem k tomu, že Povodí Moravy, s.p. zvažuje opatření na Ivanovickém potoce, třebaže zatím není územně vymezeno, bude požadavku obce vyhověno takto: v **textové části návrhu ZÚR do čl. 237 bude doplněno do názvu POT05 „včetně Ivanovického potoka“ , do územní identifikace budou doplněny obce Rajhradice a Rajhrad. Do odůvodnění bude k bodům 220 – 242 dopsáno „včetně Ivanovického potoka“.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 096**	Datum	07.05.2015 15:30:37	Kód	Sxvjc
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	**anonymizováno**				
Téma	Jiné				
Téma – jiné	Nepřístupná forma publikování dokumentu				

Připomínka

Dokument VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ konkrétně jeho textová část je publikována v rozporu se zákonnou vyhláškou o přístupnosti, na kterou se odkazuje mimo jiné také Prohlášení o přístupnosti krajského webu. http://www.kr-jihomoravsky.cz/archiv/oupsr/ZÚR_jmk_3/WEB_VYHODNOCENI/text_vyhodnoceni.html Připomínka adresovaná webmasterovi dne 23.4.2015 zůstává dodnes bez odpovědi a na webu není tento materiál dostupný v textové podobě.

Vyhodnocení připomínky

Nejedná se o věcnou připomínku k návrhu ZÚR JMK, nýbrž procesní. K tomu pořizovatel ZÚR JMK považuje za důvodné objasnit následující: Písemnosti v průběhu pořizování územně plánovací dokumentace se doručují veřejnou vyhláškou. Obě písemnosti, tj. Návrh ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, a to jak textová, tak grafická část, byly zveřejněny na webových stránkách Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále také KrÚ JMK) www.kr-jihomoravsky.cz a na adrese www.ZÚRka.cz. Obě dokumentace/písemnosti byly zveřejněny v tentýž den, kdy bylo formou veřejné vyhlášky na úřední desce KrÚ JMK vyvěšeno Oznámení o zveřejnění návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, tj. dne 23.03.2015.

Ke způsobu zveřejnění objasňujeme:

Obě zveřejněné dokumentace byly pro větší komfort občanů přístupné několika způsoby:

- z hlavní webové stránky KrÚ JMK www.kr-jihomoravský.cz, a to přímo kliknutím na tzv. „zelené tlačítko“ umístěné na horní liště s nápisem „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje“
- přímo z webové adresy www.ZÚRka.cz uvedené v oznámení.

Občané tak mohli využít obě možnosti a získat informace z oficiální adresy Jihomoravského kraje způsobem, jakým jsou zvyklí sledovat informace Jihomoravského kraje nebo přímo z adresy k pořizovaným ZÚR JMK obsahující výše uvedené písemnosti v elektronické podobě.

Obě dokumentace byly zveřejněny v souladu se stavebním zákonem uživatelsky jednoduchým způsobem, a to pod odkazem „ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JMK – úplné znění“. Po kliknutí na odkaz, kdy se otevřelo hlavní

dialogové okno a postupným klikáním na jeho jednotlivé pole se otevíraly dílčí části obou dokumentací (textová a grafická). Informace, která část je zrovna otevřena, zůstávala zobrazena v hlavním poli, ostatní části byly přístupné ve spodní části okna.

Dle sdělení oddělení správy serverů a sítě Krajského úřadu Jihomoravského kraje objasňujeme, že na adresu webmaster@kr-jihomoravsky.cz byla dne 24.04.2015 doručena připomínka, která se týkala deklarované přístupnosti webu. V prvním bodě se podatel domnívá, že dokument ZÚR, konkrétně kapitola G textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK, je nevhodně publikován v podobě *PDF formátu. K tomu objasňujeme následující: Pro zveřejnění textové části byl zvolen formát *PDF proto, že elektronický soubor otevřený v jakémkoli počítači je totožný s listinnou podobou dokumentu. Z technického hlediska při konverzi zveřejňovaného dokumentu do formátu *PDF z důvodu velkého objemu dat, zmiňovaná část zveřejněného textu neumožňovala zveřejněný text kopírovat pomocí klávesové zkratky „CTRL + C“. Z hlediska stavebního zákona je u zveřejňování územně plánovací dokumentace prioritní, aby text byl zveřejněn celý, elektronická podoba byla totožná s listinnou a po celou zákonem stanovenou lhůtu byl dokument přístupný. To bylo dodrženo.

V druhém bodě se podatel domníval, že podání podnětu k ZÚR bylo podmíněno použitím „Software 602 Form filler“ v rozporu s pravidly přístupnosti. Z hlediska stavebního zákona to byla jedna z možností pro uplatnění názoru nebo připomínky, kterou Krajský úřad nabídl k využití. Občané se mohli rozhodnout, zda nabídnutou možnost elektronické komunikace využijí, nebo podnět/připomínku doručí osobně nebo zašlou poštou. K technické stránce způsobu vyplnění elektronického formuláře objasňujeme následující: Volně dostupný „Software 602 Form filler“ se používá běžně k vyplňování webových formulářů na webu. Tento software používá formát *FO, který byl na základě obdrženého podnětu do zmiňovaného Prohlášení o přístupnosti doplněn.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 097**	Datum	07.05.2015 16:00:37	Kód	IxoRf
Jméno	Petr Andrýsek				
Právnická osoba	**Proti Křenovické spojce** IČ: 22889205				
Obec / sídlo	Školní 252, 683 52 Křenovice				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Námitka proti návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů Zásad na udržitelný rozvoj území Spolek Proti Křenovické spojce 1. nesouhlasí se zahrnutím tzv. jižní varianty železniční tratě Křenovické spojky do návrhu 2. nesouhlasí s formulovanými závěry srovnání výhodnosti severní a jižní varianty Území dotčené námitkou: Území dotčené záměrem RDZ08-A – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Jižní Území dotčené záměrem RDZ08-B – Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“), Varianta Severní Zdůvodnění: Zvolené posuzování a srovnání je tendenční a upřednostňuje jižní variantu v těchto ohledech: Hluková studie je neúměrně akcentuje aspekt hlukové zatížení v severní variantě v jižní není zmiňována. Srovnání nárůstu zátěže u severní varianty není adekvátně srovnáno se stávajícím stavem. Propočet nákladů severní varianty je ve srovnání nákladnosti uměle navyšována úpravami tratě a nádraží, které nejsou nezbytnou součástí úprav. Severní varianta ve srovnání obslužnosti je nevhodným zaznačením bodu v mapě (umístěna je západně od trati namísto skutečného východního situování zastávky) výrazně podhodnocena. Její skutečná obslužnost pro obyvatele Křenovic je výrazně vyšší. Jižní varianta je ve srovnání prezentována bez zahrnutí nákladů spojených s nutností řešení autobusové dopravy pro obyvatele Křenovic, dále nezahrnuje dodatečné náklady spojené s revitalizací prostor Horního nádraží.

Vyhodnocení připomínky

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „seveojižního kolejového diametru“. Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenoviké spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní arietě). Pro nesouhlas obcí s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013). Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpřijatelnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny převzaty a umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

V připomínce jsou zdůrazněny hlediska, dle kterých je severní varianta vhodnější než varianta jižní, případně je upozorněno na skutečnosti, které vhodnost severní varianty ještě umocňují. Pořizovatel ZÚR JMK konstatuje, že všechna uváděná hlediska byla rovněž hodnocena v rámci územní studie. Pořizovateli nepřísluší hlediska posouzená projektantem v územní studii dále hodnotit, posouzení slouží pouze jako podklad pro další rozhodování o realizaci stavby.

Územní studie je podkladem pro ekonomické vyhodnocení v rámci studie proveditelnosti nebo investičního záměru. V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, součástí řešené trati je i Křenovická spojka; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

Závěr: Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 098**	Datum	07.05.2015 16:45:36	Kód	/SnQP
Jméno	Ing. Tomáš Hájek				
Právnická osoba	**Městys Ostrovačice**				
Obec / sídlo	Ostrovačice				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

DS01-B – R43 Troubsko/Ostrovačice (D1), RDS01-C + alternativy – R43 Troubsko/Ostrovačice (D1):

Městys Ostrovačice ZÁSADNĚ NESOUHLASÍ s trasováním komunikace R43 v Boskovické brázdě. V odůvodnění ZÚR je jednoznačně podle koncepčního scénáře B uvedeno, že na této trase by byla nízká intenzita dopravy oproti Bystrcké stopě v trase tzv. Hitlerovy dálnice. Napojení či křížení uvažované R43 v Boskovické brázdě s dálnicí D1 by výrazným způsobem zasáhlo do katastru městyse Ostrovačice. Poblíž tohoto místa se nachází několik obydlených rodinných domů, které jsou již dnes velmi výrazně ovlivněny hlukem z dálnice, protože na

této straně není vybudována protihluková ochrana a ani se s ní neuvažuje. Samotná komunikace včetně všech potřebných sjezdů či nájezdů by znamenala, že tyto domy by měly tuto komunikaci přímo „pod okny“. Dále upozorňujeme na skutečnost, že absolutně není řešeno napojení na D1 – to nebylo podle našeho názoru řešeno ani v předchozích studiích, kdy nebylo určeno, zda v místě středu s D1 bude vybudována křižovatka se všemi nájezdy a sjezdy na D1 (a v tom případě bude třeba řešit umístění, resp. zrušení stávajících dálničních exitů 178 a 182) nebo zda v tomto místě pouze R43 protne D1 a nájezd bude řešen stávajícími exity 178 a 182. V tomto druhém případě není opět dořešeno, kudy se vozidla na D1 dostanou – zda novými kolektorovými komunikacemi (v tom případě chybí definování, kde by se měly nacházet) nebo stávající trasou, tj. po silnicích II/602 a I/23 (současná úprava MÚK Kývalka, tj. exit 182 v současnosti neumožňuje nájezd vozidel na D1 ve směru od Rosic směr Praha a tím pádem bez vyřešení této situace by veškerá doprava z R43 směr Praha byla vedena přímo zastavěným územím obce, což je naprosto nepřijatelné). Navíc významná část katastru obce by byla po jeho rozdělení na dvě části dálnicí D1 ještě zásadním způsobem „zničena“ silnicí R43 (a dle našeho dalšího vyjádření i VRT). Do definitivního znění ZÚR JMK tedy navrhujeme zcela vyloučit vedení komunikace R43 Boskovickou brázdou, tj. v tz. Bítýšské stopě. Dále upozorňujeme v souladu s naší připomínkou k TEP05 – VVTL plynovod Kralice – Bezměrov na totožnou trasu R43 s trasou tohoto plynovodu v k. ú. Ostrovačice.

Vyhodnocení připomínky

Pořizovateli ZÚR JMK je znám nesouhlas obce Ostrovačice s variantami vedení silnice R43 Boskovickou brázdou. Vnímá rovněž argumenty obce uvedené v připomínce, tedy zejména negativní dopady na obytnou zástavbu z hlediska hluku a riziko zavlečení dopravy z R43 do zastavěného území obce.

Obdobné argumenty používají odpůrci vedení silnice R43 „Bystrckou stopou“, kteří rovněž uplatňují připomínky k ZÚR JMK (občanská sdružení – spolky i jednotliví občané).

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 jednotlivých obcí, ale i v širších souvislostech.

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 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.

V Brně a okolním území (metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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. 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. Mimo jiné má územní studie 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*.

Z uvedeného je zřejmé, že územní studie je nezbytná 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 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.

K napojení silnice R43 na dálnici D1 uvádíme, že předpokládané napojení jednotlivých variant silnice R43 je zřejmé z článku (248) kapitoly D.4 textové části I. Návrh. Koridor ve variantě „Bystrcká“ vychází od dálnice D1 z mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Troubsko, ve variantách „Bítýšské“ a „Optimalizované MŽP“ z MÚK Ostrovačice. Ve všech případech je plocha MÚK v rámci územní rezervy vymezena jako kruh o poloměru 400 m (mimo zastavěná a zastavitelná území dotčených obcí), s minimálním poloměrem kruhu 200 m.

Vzhledem k charakteru územní rezervy a současně i měřítku zpracování ZÚR JMK není možné v ZÚR řešit podrobnosti typu jednotlivých nájezdů a sjezdů, stávajících dálničních exitů, kolektorových komunikací apod. Jak je uvedeno výše, průchod dálniční a silniční sítě okolím města Brna je třeba ověřit a zpřesnit v podrobnějším měřítku. K tomu bude sloužit „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“, jejíž pořízení je uloženo v ZÚR JMK. Hluková a rozptylová studie k této studii pak vyhodnotí dopady upřesněných záměrů z hlediska potenciálních vlivů na zdraví obyvatelstva a životní prostředí.

V rámci územní studie mohou také být v relevantní podrobnosti koordinovány souběhy či křížení záměrů dopravní a technické infrastruktury. Vypořádání připomínky obce Ostrovačice k vedení VVTL plynovodu Kralice – Bezměrov je provedeno samostatně pod ev. číslem K 088.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 099**	Datum	07.05.2015 17:00:37	Kód	563lf
Jméno	Ing. Tomáš Hájek				
Právnická osoba	**Městys Ostrovačice**				
Obec / sídlo	Ostrovačice				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

RDZ02-A a B – VRT Javůrek – Brno, Varianta „A“ Řeka: Městys Ostrovačice chápe, že je třeba nalézt optimální variantu vedení VRT a proti této stavbě nemá námitek. Vyjadřujeme však překvapení nad tím, že na základě předchozích sdělení Ministerstva dopravy našemu městysi není v nárhu ZÚR uvažováno s další variantou mezi Městem Rosice a Městysem Ostrovačice. Nicméně posun spatřujeme v zakreslení další varianty VRT, která ji před k. ú. Ostrovačice odklání od dálnice D1 severním směrem a míjí problematické v podstatě neprůchodné místo vedení pěti tras velmi vysokého napětí. Městys Ostrovačice jednoznačně podporuje pouze tuto novou variantu RDS02-B mimo k. ú. Ostrovačice, a to také z toho důvodu, že uprostřed stávajícího koridoru pro VRT

označeného A se nachází vodojem zásobující městys Ostrovačice pitnou vodou a dále zastavěná či zastavitelná území obce s omezením jejich využití. I v tomto případě však také upozorňujeme na nedořešení křížení trasy VRT s plánovanou silnicí R43 Boskoviskou brázdou, se kterou Městys Ostrovačice nesouhlasí.

Vyhodnocení připomínky

Záměr VRT byl obsažen v Politice územního rozvoje České republiky 2008 a je obsažen v platné Politice územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována „Koordinační studie VRT, na jejímž základě a v souladu s PÚR byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru, vymezil pro záměr koridor územní rezervy.

Zásady územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona mohou vymezit plochy a koridory s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití tzv. „územní rezervy“. Ve smyslu výše uvedené definice pojmu „území rezerva“ jsou v článku (295) textové části I. Návrh uvedeny požadavky na uspořádání a využití území – vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT včetně všech souvisejících staveb. Z výše uvedeného vyplývá, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať.

K připomínce týkající se dotčení vodojem zásobující městys Ostrovačice pitnou vodou a křížení trasy VRT s plánovanou silnicí R43 uvádíme, že dle článku (295) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny podmínky pro územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití.

Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu jsou projednávány a posuzovány od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT je uložena usnesením vlády č. 741/1999. Tato trať je posuzována několik let různými studiemi v zájmu její optimalizace. Její důležitost v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá.

Upřesnění územní rezervy na území obce tak, aby její dopad (zejména na zastavěné území a na případný rozvoj obce) byl minimalizován, řeší ve smyslu § 5 odst. 3 stavebního zákona základní koncepční dokument obce k usměrňování jejího územního rozvoje, kterým je územní plán. Stavební zákon ve svém § 43 odst. 3 ukládá, cit.: *„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.“* Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy, je na navazujícím stupni územněplánovací dokumentace (územním plánu), aby zpřesnil (zmenšil) územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci VRT.

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Brno (RDZ01, RDZ02-A, RDZ02-B). Vzhledem k dosud nevyjasněnému řešení polohy železničního uzlu Brno jsou navrhované územní rezervy doplněny variantní územní rezervou RDZ02-B, která vychází z aktuální studie „Dopracovaní variant železničního uzlu Brno“ (IKP, s.r.o. 2014), která jako koncepční varianta umožňuje zapojení VRT do rozšířeného stávajícího hlavního nádraží Brno ze severu. Zpřesnění zaústění a napojení VRT do železničního uzlu Brno musí být na území města Brna koordinováno s variantami polohy ŽUB. MD zadalo studii proveditelnosti, na základě které by mělo být rozhodnuto o variantě polohy ŽUB. Do té doby budou v ZÚR JMK vymezeny obě varianty varianta A „Řeka“ (RDZ02-A) a varianta B „Petrov“ (RDZ02-B).

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 100**	Datum	07.05.2015 17:30:38	Kód	KpLca
Jméno	Ing. Tomáš Hájek				
Právnická osoba	**Městys Ostrovačice**				
Obec / sídlo	Ostrovačice				
Téma	Zásobování vodou				
Téma – jiné					

Připomínka

TV01 – Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany: Městys Ostrovačice předně upozorňujeme, že v popisu vedení VOV není jako dotčené území vůbec uvedeno k. ú. Ostrovačice, ač se jej týká a tato trasa jím prochází a dokonce v naší obci bylo plánováno i zbuvodání vodojemu pro zásobování obce. Tato potřebnost však zcela pominula poté, co Vírský oblastní vodovod přestal podporovat vybudování této trasy a městys společně se Svazkem vodovodů a kanalizací Ivančice musel vyřešit zásobování obce jiným způsobem s vlastním novým vodojemem napojeným na SV Ivančice – Rosice ve zcela jiné části obce. Na základě konzultace s Krajským úřadem JMK jsme vyzvali VOV, aby stáhlo z návrhu ZÚR tuto trasu vodovodu, protože po vyřešení zásobování Městyse Ostrovačice pitnou vodou z jiných zdrojů pominula i potřebnost zásobování Obce Říčany (stávající zdroje po odpojení Ostrovačic jsou plně postačující, v případě problémů by bylo možné část obce Říčany zásobit z Ostrovačic). Svazek vodovodů a kanalizací Ivančice i Městys Ostrovačice požádal VOV písemně o zrušení této trasy a tím i uvolnění území, ve kterém měla vést, a plně podporuje obdobnou žádost Obce Říčany. Stavba je tedy nepotřebná – neznáme však přesně situaci se zásobením pitnou vodou obcí mezi Čebínem a Veverskými Knínicemi, proto samozřejmě připouštíme zkrácení této trasy právě pro potřebné obce, Městys Ostrovačice a Obec Říčany však k nim již nepatří, a proto nesouhlasíme s umístěním VOV v k. ú. Ostrovačice v ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

K připomínce proběhlo na KrÚ JMK nejprve jednání dne 20.04.2015 za účasti zástupce obce Říčany a zástupců Vírského oblastního vodovodu, sdružení měst, obcí a svazků obcí (dále jen VOV). Na jednání předali zástupci VOV vyjádření Městyse Ostrovačice, který se připojil k připomínce obce Říčany a rovněž požaduje vypuštění záměru TV01 s odůvodněním připojení městyse na Skupinový vodovod Ivančice – Rosice. Na základě výše uvedeného zástupci VOV souhlasili se zkrácením koridoru záměru TV01 a jeho ukončením ve vodojemu Chudčice.

Zkrácení záměru TV01 se dotýká obcí Hvozdec, Veverské Knínice a městyse Veverská Bítýška, proto se KrÚ obrátil na obce s žádostí o vyjádření, zda akceptují vypuštění záměru TV01 v úseku Říčany – Chudčice z návrhu ZÚR JMK. Obce s vypuštěním souhlasily vyjma obce Hvozdec, která požaduje ukončení ve vodojemu Hvozdec s odůvodněním, že obec s napojením na Vírský oblastní vodovod výhledově počítá.

Následně proběhlo na KrÚ JMK jednání dne 22.07.2015 za účasti zástupců všech dotčených obcí a zástupců VOV, na kterém byl návrh ukončení záměru Vírského oblastního vodovodu, napojení skupinového vodovodu Říčany ozn. TV01 prodiskutován s následujícím závěrem, který zúčastnění akceptovali:

V návrhu ZÚR JMK bude záměr TV01 ukončen v plánovaném předávacím místě u obce Hvozdec.

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 101**	Datum	07.05.2015 17:30:38	Kód	kq94Y
Jméno	Ing. Tomáš Hájek				
Právnická osoba	**Městys Ostrovačice**				

Obec / sídlo	Ostrovačice
Téma	Elektroenergetika
Téma – jiné	

Připomínka

RTEE03 – (Slavětice) – hranice kraje – čebín, zdrovjení vedení 400 kV (V434): dle našeho názoru a zpracované grafické přílohy návrhu ZÚR JMK se tato stavba nachází celá mimo území k. ú. Ostrovačice, proto ji požadujeme vypustění Ostrovačice jako dotčeného území.

Vyhodnocení připomínky

Koridor územní rezervy **RTEE03 VVN 400 kV (Slavětice –) hranice kraje – Čebín** prochází správním územím Ostrovačic. Jedná se o zdvojení stávajícího vedení trasovaného kolem východní části zastavěného území.

Připomínce se však vyhovuje z důvodu nesouladu s 1. aktualizací PÚR ČR. Pro záměr *E20 Koridory pro dvojité vedení 400 kV Dasný-Slavětice a Slavětice-Čebín a souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Dasný, Čebín a Slavětice* je 1. aktualizací PÚR ČR uložen úkol: *Prověřit účelnost a reálnost rozvojového záměru do roku 2018; zodpovídá Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s dotčenými správními úřady a s Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.*

Proto **bude od trasování koridoru územní rezervy RTEE03 VVN 400 kV (Slavětice –) hranice kraje – Čebín v návrhu ZÚR JMK upuštěno.**

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 102**	Datum	07.05.2015 17:30:38	Kód	savrR
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Cyklistická doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Cyklistická doprava Město Šlapanice eviduje zvýšený zájem občanů o cyklodopravu nejen v její rekreační formě, ale stále více i jako formu dopravy pro dojíždění do zaměstnání a to zejména ve směru na město Brno. Mezi jednotlivými sídly dnes neexistují bezpečné spojnice pro cyklisty a pěší, ti jsou nuceni využívat frekventované silnice, případně jezdit velkou oklikou např. po polních cestách či rekreačních cyklostezkách. Zcela chybí koncepce výstavby dopravních cyklostezek. Je potřebná koordinace záměrů v širším území, než je schopen vyřešit územní plán jedné obce. Město Šlapanice požaduje rozšířit úkoly „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" o prověření vzájemného propojení sídel metropolitní rozvojové oblasti Brno sítí dopravních cyklostezek vhodných pro denní dojížďku obyvatel např. do škol a za prací.

Vyhodnocení připomínky

Z názvu „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" plyne, že bude řešit zejména pozemní komunikace nadmístního významu. Území řešené územní studií zahrne cca 50 obcí, v měřítku územní studie tudíž nebude možné řešit síť cyklostezek mezi jednotlivými sídly. Ani hlavní cíl denní dojížďky za prací a do škol v metropolitním regionu – město Brno – nedisponuje sítí cyklostezek, na kterou by mohla být regionální síť cyklostezek napojena.

Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023“. Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je ve veřejném zájmu a bude dotován.

Cyklostezky mezi sousedními obcemi je třeba navrhovat prostřednictvím územních plánů příslušných obcí, případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z **Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014-2020**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 103**	Datum	07.05.2015 17:45:36	Kód	hz+zN
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

1. Silniční doprava DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK Návrh ZÚR obsahuje záměr DS10 – Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a záměr RDS05 – D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK. Modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany – záměr DL01 sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1. Přičemž lze předpokládat, že zvýšení provozu letecky přepravovaných osob se projeví na příjezdových komunikacích ze všech směrů. Kromě směru Kývalka – Slatina je přirozeným směrem příjezdu cestujících z velké části jihomoravského kraje a potenciálně i z kraje Olomouckého, Zlínského i Ostravského ze směru Holubice – Slatina, popřípadě i D2 – Slatina. Zatímco rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR zakresleno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je zakresleno pouze jako plocha územní rezervy. Zvýšení provozu na komunikacích všech typů je přirozeným důsledkem současného způsobu života a dopadá i bez rozšíření letiště na veškeré komunikace. Šlapanice jsou obcí s rozšířenou působností, významným zdrojem a cílem cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace, přitom není vyřešeno jejich adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno- Slatina, kde tak dochází ke kongescím, které zdržují i trolejbusy a autobusy MHD, a ke zbytečnému zatěžování obyvatel Slatiny hlukem, prachem a exhalacemi. Město Šlapanice požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno” výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 Požadujeme, aby studie řešila území jižně a jihovýchodně od Brna dopravně jako celek. S komplexním návrhem dopravního řešení souvisí vyhodnocení dopadů tohoto řešení. Uvedení některých silnic včetně rozšíření D1 Slatina – Holubice pouze jako koridory územní rezervy se jeví jako naprosto nedostatečné.

Vyhodnocení připomínky

Podatelka ve své připomínce uvádí, že modernizace veřejného mezinárodního letiště Brno Tuřany s sebou přinese zvýšení provozu na letišti a s ním i zvýšení provozu na příjezdových trasách včetně dálnice D1, a to i ze směru Holubice – Slatina. Dále uvádí, že rozšíření D1 ve směru od Kývalky je v návrhu ZÚR JMK vymezeno jako návrhová plocha, rozšíření D1 ve směru od Holubic je vymezeno pouze jako plocha územní rezervy, což se jeví městu Šlapanice jako nedostatečné.

Pořizovatel k územní rezervě pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**) uvádí, že z hlediska dopravního zatížení je úsek srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaným v ZÚR JMK v návrhu. Vymezení územní rezervy je zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto

úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK (MÚK Tvarožná) pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (právě MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT. Je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly území mezi dálnicemi D1 a D2. I když byla zpracována pro rozšíření dálnice D1 dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva RDS05. Vymezení návrhového koridoru pro rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice dle překonaného a nevyhovujícího záměru není vhodné, došlo by jím pouze k blokaci území pro neaktuální záměr. Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

V připomínce č. 1 se dále uvádí, že město Šlapanice jako významný zdroj a cíl cest v jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace nemá vyřešeno adekvátní napojení na dálniční síť. To je v současné době realizováno přes obytné ulice v MČ Brno – Slatina, což je nevyhovující napojení. Město Šlapanice proto požaduje do úkolů „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“ výslovně uvést úkol řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1.

Pořizovatel se po zvážení všech okolností týkajících se řešení dopravy v prostoru města Šlapanice a po konzultacích se zástupci Města Šlapanice (dne 24.08.2015) rozhodl **do úkolů územní studie, bod (425) textové části ZÚR JMK, doplnit úkol – prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina** (jak vyplývá z následujících požadavků města Šlapanice).

Z vyhodnocení připomínky vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 104**	Datum	07.05.2015 23:30:38	Kód	9RjID
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

ZÚR JMK neřeší dostatečně (vymezením, určením a ochranou potřebného území) nutné zvýšení kapacity křižovatky/křižovatek silnic 50- Ostravská (přivaděč D1), 430 (Hviezdoslavova-silnice na Vyškov), Bedřichovická. Uvedené křížení by mělo umožnit bezkolizní mimoúrovňový nájezd a sjezd na silnici 50 z více směrů než je současný stav. Kapacitně a z hlediska bezpečnosti je současný stav křížení silnic kritický i v situacích kdy není kolize na dálnici D1. V případě kolize na blízkém úseku dálnice D1 doprava v tomto místě kolabuje.

Vyhodnocení připomínky

V návrhu ZÚR JMK je vymezena územní rezerva pro rozšíření dálnice D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně mimoúrovňových křižovatek (RDS05). Území bude dále prověřováno územní studií uloženou v ZÚR JMK. V souvislosti se zkapacitněním dálnice D1 a přestavbou v úseku Brno – Slatina – Holubice budou prověřeny

polohy mimoúrovňových křižovatek s ohledem na komunikační napojení a obsluhu sídel. **Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.**

Pořadí	**K 105**	Datum	07.05.2015 23:30:38	Kód	5Cxel
Jméno	Ing. Jiří Bartošík				
Právnická osoba	**Obec Malínky**				
Obec / sídlo	Malínky				
Téma	Silniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

Dle usnesení Zastupitelstva obce Malínky je podporována varianta obchvatu obce silnice I/50 jen „Jižní“ varianta (TDS-14B). Pro tuto jižní variantu je souhlas i okolních obcí Brankovice a Kožušice. „Střední“ trasa obchvatu obce (tj. RDS-14A) je podporována jen jako varianta pouze obcí Brankovice. Pro variantu „Jižního“ obchvatu je možnost případného dalšího napojení z obcí Zlínského kraje (např. případný propoj od města Koryčany). Středová varianta obchvatu obce se přibližuje přírodní památce „Kuče“ a prochází přes údolí k obci Kožušice, kde obec Malínky zvažuje revitalizaci vodních ploch. Zastupitelstvo obce Malínky nepodporuje mít dvě varianty obchvatu poté, co byly zbývající připomínky k návrhům „Jižního obchvatu“ vyřešeny.

Vyhodnocení připomínky

Severní obchvat silnice I/50 obcí Brankovice, Malínky a Kožušice je Ministerstvem dopravy ČR (MD) dlouhodobě sledován. Dle podkladů MD, resp. ŘSD ČR také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 sledoval severní obchvat obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Na žádost dotčených obcí byly prověřeny i jiné varianty řešení než je severní obchvat. Na základě dohody s dotčenými obcemi a ve spolupráci se Zlínským krajem v letech 2013 – 2014 Jihomoravský kraj pořídil „Územní studii silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. Cílem územní studie bylo porovnat dosud známé varianty („Sever“, „Jih“) s variantou nulovou a vymezit koridory ochvatů pro ZÚR JMK. V průběhu prací na studii byla do porovnání doplněna varianta „Střed“. Z vyhodnocení jednotlivých variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“ vyplývá následující:

- Varianta „Sever“ je odmítána všemi dotčenými obcemi, dle porovnání koridorů podle zvolených kriterií je nejméně vhodnou variantou.

- Variantu „Jih“ upravenou podle požadavku obce Střílky by přivítaly dotčené obce a občanské sdružení Branek; varianta umožňuje zlepšení dopravního připojení města Koryčany ve Zlínském kraji, nelimituje výhledový rozvoj obcí Kožušice a Malínky, vykazuje však nejvíce negativních dopadů do území (volná krajina, zemědělská půda).

- Varianta „Střed“ řeší problematiku obchvatu obcí Brankovice a Malínky jižním směrem, problematiku obchvatu obce Kožušice směrem severním; varianta „Střed“ je kratší, avšak vykazuje střety s územím možného rozvoje obcí Kožušice a Malínky. Umožňuje jako jediná varianta skutečnou etapovou výstavbu sil. I/50, vykazuje nejmenší negativní zásahy do krajiny.

Na základě výše uvedeného vyhodnocení není dále sledována varianta „Sever“, dle doporučení územní studie jsou do Návrhu ZÚR JMK zapracovány koridory územních rezerv variant „Střed“ a „Jih“.

V rámci společného jednání o návrhu ZÚR JMK dotčené orgány ani Ministerstvo dopravy ČR neodmítly žádnou z variant. Zlínský kraj ve své připomínce uvedl, že na území Zlínského kraje (ZK) plocha územní rezervy navazuje dle ZÚR ZK na návrhovou plochu PK07 pouze ve variantě „Střed“ (RDS14-A); varianta „Jih“ (RDS14-B) je v současnosti bez návaznosti na území ZK. S ohledem na výše uvedené a na skutečnost, že vyhodnocení variant a jejich vlivů do území je dle zpracované studie srovnatelné a názory všech obcí v otázce výběru varianty nejsou

jednotné, **budou v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Argumenty uváděné v připomínce (varianta „Střed“ neumožňuje případné napojení z obcí Zlínského kraje na silnici I/50, varianta „Střed“ se přibližuje přírodní památce „Kuče“ a prochází přes údolí k obci Kožušice), upřednostňující variantu „Jih“ oproti variantě „Střed“, jsou již zohledněny ve vyhodnocení variant v rámci „Územní studie silnice v úseku I/50 Brankovice – Kožušice“. I při zohlednění těchto aspektů v rámci studie byly zpracovatelem vyhodnoceny obě varianty jako srovnatelné; pořizovatel ZÚR JMK proto dospěl k výše uvedenému závěru – budou **ponechány koridory územních rezerv pro obě varianty obchvatů**.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Pořadí	**K 106**	Datum	07.05.2015 23:45:36	Kód	OO0ou
Jméno	**anonymizováno**				
Právnická osoba					
Obec / sídlo	anonymizováno				
Téma	Železniční doprava				
Téma – jiné					

Připomínka

ZÚR by měli definovat v dotčeném území dostatečně přesně podmínky pro rozvoj příměstské vlakové dopravy jako alternativy k silniční. Kromě odstranění propadu rychlosti např na tratích 340 a 300 by mělo být cílem i umožnit navýšení dostatečné kapacity rozšířením jednokolejných úseků na dvojkolejné. Může to být jedna z nutných podmínek pro zvýšení četnosti příměstských vlaků v ranních špičkách.

Vyhodnocení připomínky

Územní plánování, konkrétně zásady územního rozvoje (ZÚR), nedisponuje nástroji pro rozvoj příměstské vlakové dopravy. Územní plánování pouze koordinuje využití a uspořádání území při respektování vlastnických vztahů a veřejných i soukromých zájmů na využití území. ZÚR zajišťují podmínky pro obsluhu území nadmístní dopravní a technickou infrastrukturou vymezováním koridorů pro budoucí umístění dopravních a technických staveb.

Rozvoj regionální kolejové dopravy je v současné době limitován technickým stavem a kapacitou hlavního nádraží v Brně. Důvodem je oddalování přestavby železničního uzlu Brno, způsobené politickými spory o polohu nádraží. Vývoj přípravy přestavby železničního uzlu Brno trvá přes 90 let, momentálně se čeká na výsledky Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, která má být dokončena v roce 2016. Záměry, které na železničních tratí 300 a 340 Návrh ZÚR JMK vymezuje, jsou:

- koridor pro celostátní železniční trať DZ01 „Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje“ (Nová Přerovská trať), pro zpřesnění koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 (Brno – Přerov, stávající trať 300) z politiky územního rozvoje
- územní rezervu pro železniční trať RDZ04 „Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta Petrov), pro zpřesnění koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať 300) z politiky územního rozvoje
- územní rezervu pro regionální železniční trať RDZ08 „Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna“ (Křenovická spojka)
- územní rezervu pro konvenční celostátní železniční trať RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice

U všech výše uvedených územních rezerv je v návrhu ZÚR JMK pro usměrňování a plánování územního rozvoje

uveden požadavek „ V koordinaci s koncepcí přestavby ŽUB a podmínkami průchodu rychlých spojení územím Brna vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků dopravně účinného a ekonomicky rentabilního řešení předmětného záměru. U RDZ10 je požadavek dále rozveden o "…*ekonomické rentabilní provedení optimalizace a zkapacitnění trati za účelem příznivějšího vývoje modal splitu ve prospěch kolejové dopravy v příměstské oblasti Brna v rozvojové oblasti OB3.*"

Návrh ZÚR JMK relevantní územní podmínky pro podporu rozvoje příměstské vlakové dopravy již obsahuje, proto požadavku pořizovatel ZÚR JMK nemůže vyhovět.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

2. Vyhodnocení připomínek uplatněných k veřejnému projednání Návrhu ZÚR podle § 39 odst. 2 stavebního zákona

K Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a k Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území (VVURU) bylo uplatněno celkem 1 253 podání připomínek veřejnosti podle § 39 odst. 2 stavebního zákona. Mnohá z těchto podání obsahovala více než jednu připomínku. Velké množství z celkového počtu jednotlivých připomínek se obsahově překrývalo a mnoho z nich bylo opakovaně uplatněno různými podateli v totožném znění.

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel ZÚR JMK, proto všechny jednotlivé připomínky roztřídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každý obsahově odlišný typ připomínky pouze jednou, tzn. na jednom místě. Po této analýze bylo vyhodnoceno 244 typových připomínek. Toto řešení bylo zvoleno z důvodu srozumitelnosti a hospodárnosti, přičemž výsledkem je přehledně zorganizovaný dokument, ve kterém je snadné se zorientovat.

Tento dokument se skládá ze dvou vzájemně provázaných částí. První část dokumentu je tvořena tabulkou abecedně seřazených podatelů připomínek. Na konci tabulky jsou uvedena podání s nečitelným jménem. V tabulce je u každého podatele uveden odkaz v podobě jednoho nebo více čísel. Tato čísla vyjadřují pořadí, ve kterém byly vyhodnoceny jednotlivé vytříděné připomínky, které ten konkrétní podatel uplatnil. Druhá část dokumentu je složena z jednotlivých obsahově odlišných připomínek a jejich vyhodnocení. Každá vyhodnocená připomínka je opatřena pořadovým číslem, na které se odkazuje tabulka v první části tohoto dokumentu.

Každý podatel připomínky tedy u svého jména v tabulce, která tvoří první část tohoto dokumentu, najde odkazy na pořadová čísla vyhodnocení všech svých jednotlivých připomínek, které pak snadno najde ve druhé části tohoto dokumentu.

Podle § 39 odst. 2 stavebního zákona mohou námitky proti návrhu zásad územního rozvoje podat pouze obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím (dále jen „dotčené obce“), vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury (dále jen „oprávněný investor“) a zástupce veřejnosti. Jakýkoli jiný subjekt může vůči návrhu zásad územního rozvoje uplatnit pouze své připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání směřující proti návrhu ZÚR JMK, které uplatnila dotčená obec, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti, vypořádáno jako námitka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv. Podání jakéhokoliv jiného typu subjektu, odlišného od dotčené obce, oprávněného investora nebo zástupce veřejnosti, směřující vůči návrhu ZÚR JMK, z výše uvedeného důvodu bylo vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv.

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81427/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81031/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93475/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93393/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93805/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93805/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93841/2016	15.06.2016	144
						JMK 81057/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
–	Petr	Andrýsek	Proti Křenovické spojce, z.s.	Školní 535 683 52 Křenovice	IČ 22889205	JMK 92884/2016	14.06.2016	188, 189, 190, 191
Anonymizováno						JMK 81397/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81377/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80977/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93480/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88724/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88730/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88749/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97203/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 94191/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94195/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92196/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92329/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 80886/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 81046/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81236/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81018/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81023/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81159/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81435/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92500/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 96761/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81020/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81160/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 82939/2016	30.05.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94097/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94181/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92622/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92636/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92618/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92631/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81261/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 96761/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
–	František	Bařina (předseda spolku)	Spolek „Dolní Dunajovice proti R 52“	Hlavní 88 691 85 Dolní Dunajovice	neuvedeno	JMK 93110/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
Anonymizováno						JMK 81257/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 97207/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93810/2016	15.06.2016	144
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92245/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92248/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92887/2016	14.06.2016	204
						JMK 80995/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81001/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81097/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81095/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88100/2016	08.06.2016	10, 11, 12
						JMK 92374/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 86357/2016	04.06.2016	221
						JMK 90768/2016	11.06.2016	7, 18, 25, 26, 30, 33, 38
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92492/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94899/2016	14.06.2016	221
						JMK 93483/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81417/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81414/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92277/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93525/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81220/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81225/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81266/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81224/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81228/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80948/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81325/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 83322/2016	30.05.2016	221
						JMK 93154/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 81347/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93150/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 97176/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97185/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97185/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97228/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92327/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 80998/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81211/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81199/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93117/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 81446/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93909/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93928/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93914/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 83160/2016	30.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
–	Vlastimil	Břicháček (starosta)	Brno-Maloměřice a Obřany	Selská 66 614 00 Brno	neuvedeno	JMK 88513/2016	08.06.2016	40
Anonymizováno						JMK 81250/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81259/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92201/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 96761/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 81162/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81267/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81270/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92965/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 87531/2016	07.06.2016	42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92567/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92568/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92610/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 83307/2016	30.05.2016	221
						JMK 84922/2016	02.06.2016	221
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93191/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 92778/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81320/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92777/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92750/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92742/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 94725/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94041/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93104/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 88812/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88832/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88778/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88834/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97219/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93544/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94407/2016	15.06.2016	24
						JMK 94410/2016	15.06.2016	24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92909/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93018/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92918/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 91956/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81299/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92509/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92515/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93079/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93107/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93114/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93253/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92340/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92595/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93186/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93199/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93203/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92144/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92336/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92431/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92148/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92429/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94093/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 91444/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91444/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 81209/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94030/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81239/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81034/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81204/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92269/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81286/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93244/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93878/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 80 950/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93885/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 81231/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81229/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81232/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92783/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92775/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92782/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 96761/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 97204/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 90769/2016P 425	12.06.2016	218
						JMK 93279/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 81054/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81226/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81227/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81396/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92073/2013	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81114/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81394/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92096/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93876/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
Ing.	Dagmar	Dostálová	Ing. Dagmar Dostálová –Výškové a svářečské práce	Cihlářská 639/17a 602 00 Brno	neuvedeno	JMK 82969/2016	30.05.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93056/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93289/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93293/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 92275/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92988/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93081/2016	15.06.2016	71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 130
						JMK 97180/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97207/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93092/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 97180/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97210/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 94077/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94079/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81219/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81222/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81338/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81343/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93727/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93736/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 81263/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81380/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81410/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 83819/2016	31.05.2016	221
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92372/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
Ing.	Josef	Dvořák (neuvedena f–ce ve spolku)	Voda z Tetčic, z.s.	Hybešova 178 664 17 Tetčice	IČ 22678956	JMK 93735/2016	15.06.2016	29, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 224
Anonymizováno						JMK 81308/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81402/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92133/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92142/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92449/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93400/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 81324/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81423/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94128/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81300/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 83318/2016	30.05.2016	221
						JMK 81301/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 80930/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
Ing.	Lukáš	Fila (starosta MČ)	Úřad MČ Brno-Chrlice	Chrlické nám. 4 643 00 Brno	neuvedeno	JMK 89481/2016	09.06.2016	42
Anonymizováno						JMK 81237/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81237/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94087/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Doc. RNDr.	Petr	Firbas, CSc. (předseda spolku)	Občané za ochranu kvality bydlení v Brně–Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích	U luhu 23 635 00 Brno	IČ 26653486	JMK 94411/2016 JMK 94759/2016 JMK 95144/2016	15.06.2016 16.06.2016 17.06.2016	5, 102, 103, 104, 105, 110, 115, 116, 117, 118, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243
Anonymizováno						JMK 93995/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93934/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93930/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81017/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81078/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93415/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 81086/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93675/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93793/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93296/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 81002/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80969/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92723/2016	14.06.2016	10, 215, 216
						JMK 81009/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81305/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92617/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92649/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93116/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93203/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93120/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93309/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 91115/2016	13.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 93414/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 93 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 81090/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81092/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 91791/2016	13.06.2016	096
						JMK 92766/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92767/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 91453/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91453/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91453/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91453/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 81124/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80912/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80913/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80916/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80923/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93408/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93790/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81007/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81006/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81448/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 81133/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81365/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93054/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93184/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93453/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92268/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 88768/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81265/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88773/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92756/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 90678/2016	10.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 93468/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81083/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81075/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
Ing.	Markéta	Hánová (ved. Odboru majetkového)	Brno-Královo Pole	Palackého tř. 59 664 34 Rozdrojovice	IČ 44992785	JMK 92581/2016	14.06.2016	227
Anonymizováno						JMK 92441/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 97197/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97202/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97202/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81127/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81284/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93338/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93346/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93350/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81331/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93362/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94199/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92592/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 92593/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 91943/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81332/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81329/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93407/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81122/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81 187/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92663/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92664/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81110/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81112/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93342/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 104340/2016	16.06.2016	200
Anonymizováno						JMK 81420/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81440/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93723/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93738/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81249/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81245/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93002/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81405/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81412/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81415/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 81428/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 80946/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80942/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80945/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80976/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 81028/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81158/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92673/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92677/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92672/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
						JMK 89867/2016	08.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
						JMK 93655/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
Ing.	Oldřich	Holas (předseda)	Pěkný jih, z.s.	Moravanská 86, 619 00 Brno	IČ 22725351	JMK 93644/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
Anonymizováno						JMK 93185/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 81030/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92243/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81068/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81036/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81141/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 81015/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 84057/2016	01.06.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93173/2016	15.06.2016	86, 221
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92564/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 81240/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93968/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93973/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94018/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93807/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92657/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92660/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92703/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92705/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92407/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94171/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 80991/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93942/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93493/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93988/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 94033/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94038/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93492/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 94015/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94031/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92104/2016	14.06.2016	80
						JMK 94168/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94173/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 88766/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88764/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93501/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93182/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
Ing. arch.	Milan	Hučík	AR projekt, s.r.o.	Hviezdoslavova 1383/29 627 00 Brno	IČ 63496992	JMK 91036/2016	13.06.2016	210
Ing. arch.	Milan	Hučík	AR projekt, s.r.o.	Hviezdoslavova 1383/29 627 00 Brno	IČ 63496992	JMK 91042/2016	13.06.2016	211
Anonymizováno						JMK 92565/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 81310/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81322/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81313/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81234/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81443/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81234/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81443/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92668/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92701/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92707/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92669/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92697/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92184/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93024/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93009/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88805/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88840/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88838/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 88841/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92686/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81348/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93671/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93678/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93681/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 94028/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94029/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94145/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 94025/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94056/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94149/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
Anonymizováno						JMK 81248/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92053/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92234/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92235/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92574/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92061/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92229/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 82713/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81167/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 92187/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94201/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94204/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92962/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88709/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88713/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81038/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93970/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92927/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93971/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93974/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 85648/2016	02.06.2016	221
						JMK 93313/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93463/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93979/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93980/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93987/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93991/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94013/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94905/2016	14.06.2016	221
						JMK 93529/2016	15.06.2016	221
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
Anonymizováno						JMK 93059/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81275/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81279/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81434/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81205/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81115/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 94113/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93702/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
Anonymizováno						JMK 92501/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94192/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94198/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
JUDr.	Zdeněk	Jobánek	Občanské sdružení Drásov	Drásov č.p. 196 664 24 Drásov	IČ 22815988	JMK 93786/2016	15.06.2016	144
Anonymizováno						JMK 93810/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 94049/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94122/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92324/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
–	Jan	Kačer (výkonný výbor JmKRP)	Pionýr, z.s. – Jihomoravská krajská organizace Pionýra	Údolní 963/58a 659 88 Brno	neuvedeno	JMK 85650/2016	02.06.2016	221
Anonymizováno						JMK 94900/2016	14.06.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93187/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92310/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92315/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88714/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88715/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 88683/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92444/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93422/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93645/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93398/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93645/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93645/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81022/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 81064/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92505/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93271/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81203/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92083/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92079/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81207/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81210/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 91425/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
Anonymizováno						JMK 91425/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91425/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91425/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92556/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92482/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94081/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94085/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92594/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93789/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93789/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 93789/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93789/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93231/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93234/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93239/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93366/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 82972/2016	30.05.2016	221
						JMK 92584/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92586/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 88711/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88720/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 88723/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92462/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92458/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92470/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
Anonymizováno						JMK 92467/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81170/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92414/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92421/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93593/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92406/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 97213/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 94377/2016	15.06.2016	192
Anonymizováno						JMK 81260/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81184/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81185/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81399/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81403/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81282/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93700/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93698/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 81290/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
Anonymizováno						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 92722/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94064/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 96757/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92360/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94884/2016	14.06.2016	221
						JMK 81182/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94904/2016	14.06.2016	221
Anonymizováno						JMK 81055/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81032/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81059/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 81422/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92456/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92993/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93172/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 80908/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 80926/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81191/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81306/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81005/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92608/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92734/2016	14.06.2016	194
						JMK 92737/2016	14.06.2016	195

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92740/2016	14.06.2016	196
						JMK 92744/2016	14.06.2016	197
						JMK 92747/2016	14.06.2016	198
						JMK 92748/2016	14.06.2016	226
						JMK 93333/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
Anonymizováno						JMK 93329/2016	15.06.2016	72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 130
						JMK 93326/2016	15.06.2016	72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 130
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81449/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92190/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92193/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81230/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88099/2016	08.06.2016	3, 4
Anonymizováno						JMK 88101/2016	08.06.2016	2
						JMK 88104/2016	08.06.2016	1
						JMK 88436/2016	08.06.2016	5
						JMK 94072/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93716/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81238/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 87893/2016	07.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 91436/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
Anonymizováno						JMK 94067/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93716/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93357/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 81173/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94889/2016	14.06.2016	221
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92457/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 90084/2016 JMK 95259/2016	09.06.2016 17.06.2015	101
						JMK 93117/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 96757/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 93495/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93511/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 80988/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93460/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93437/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93479/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 93508/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93810/2016	15.06.2016	144
						JMK 97203/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92344/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92346/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93287/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
Anonymizováno						JMK 93272/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93846/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93852/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 97231/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97235/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
Anonymizováno						JMK 93085/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93099/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93112/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93547/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93015/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93010/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92589/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 91428/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 81453/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81454/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81450/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92343/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92341/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93251/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94886/2016	14.06.2016	221
Anonymizováno						JMK 81447/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 97215/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97217/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97215/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92489/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92476/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92495/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81444/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93174/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
Anonymizováno						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93236/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92529/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92258/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 91919/2016 JMK 91921/2016	13.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 221
Anonymizováno						JMK 92255/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81297/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92345/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94150/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94152/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93670/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92140/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81408/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 95630/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
Anonymizováno						JMK 93654/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93662/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93679/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93246/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93712/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 81016/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81021/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92512/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92996/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 82197/2016	29.05.2016	202
						JMK 92106/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92098/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92112/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
Anonymizováno						JMK 92237/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92537/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94909/2016	14.06.2016	221
						JMK 93666/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93465/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93635/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93810/2016	15.06.2016	144
						JMK 93043/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 97197/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
Anonymizováno						JMK 97205/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93810/2016	15.06.2016	144
						JMK 88109/2016	07.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 17
						JMK 92434/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94100/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93600/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93726/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93743/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92428/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 93638/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93744/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 83139/2016	30.05.2016	221
						JMK 92318/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 63964/2016	27.04.2016	217
						JMK 93166/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93013/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
Anonymizováno						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93684/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
Mgr.	Zdeněk	Kupsa (zvol. zastupitel a občan Pasohlávek)	–	Pasohlávky č.p. 199 691 22	18.01.1960	JMK 94358/2016 JMK 94361/2016 JMK 95183/2016	15.06.2016	96, 98, 99, 100, 120, 121
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 81343/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92808/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92809/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 94009/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94006/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93359/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93391/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92427/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93824/2016	15.06.2016	144
						JMK 93824/2016	15.06.2016	144
						JMK 81243/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81241/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
						JMK 92606/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
Anonymizováno						JMK 92604/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93 072/2016	15.06.2016	96, 98, 99, 100, 120, 121
–	Blanka	Langrová	Blanka Langrová	Dolní Věstonice 124 691 29 Dolní Věstonice	IČ 45627525	JMK 94386/2016 JMK 94379/2016	15.06.2016	214
Anonymizováno						JMK 93472/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93521/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92642/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93412/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81024/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93470/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
Anonymizováno						JMK 93514/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 90773/2016	11.06.2016	1
						JMK 90776/2016	11.06.2016	1
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92496/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92498/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 80352/2016	25.05.2016	221
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93169/2016	15.06.2016	221
						JMK 97171/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97171/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81126/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81129/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81123/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 83162/2016	30.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 83161/2016	30.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94903/2016	14.06.2016	221
						JMK 92250/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81431/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92252/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93348/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Ing.	Ladislav	Malach (starosta)	Březník	Březník 237 675 74 Březník	neuvedeno	JMK 94305/2016	15.06.2016	225
Anonymizováno						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92810/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93734/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93734/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
Anonymizováno						JMK 92348/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92351/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 94396/2016	16.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 94063/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94051/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94048/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 91791/2016	13.06.2016	096
						JMK 91791/2016	13.06.2016	096
						JMK 91428/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91428/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93998/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94002/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93990/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 93996/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 94368/2016 JMK 94389/2016 JMK 94390/2016	15.06.2016 15.06.2016 15.06.2016	174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 88804/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92507/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91442/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 92347/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 92472/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
Anonymizováno						JMK 92477/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92333/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92474/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92480/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94880/2016	14.06.2016	221
						JMK 94016/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94014/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81335/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81336/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 81339/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94086/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 88130/2016	07.06.2016	209
						JMK 88131/2016	07.06.2016	39
						JMK 88132/2016	07.06.2016	221
						JMK 81101/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92807/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92806/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81100/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 94080/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93455/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81040/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94008/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94012/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 9004/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94020/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93017/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 81111/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
Anonymizováno						JMK 93451/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92805/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92804/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97190/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97187/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97187/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92499/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93531/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93551/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94878/2016	14.06.2016	221
Anonymizováno						JMK 94897/2016	14.06.2016	221
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81132/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94124/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94127/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94124/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 94129/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92762/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97213/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93896/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92759/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93893/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94124/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
						JMK 88800/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Anonymizováno						JMK 92387/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88686/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88694/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94135/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92779/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92781/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 104335/2016	16.06.2016	199
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92902/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Bc.	Hana	Nedomová	Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43	Masarykovo nám. 4/2 680 01 Boskovice	IČ 71188720	JMK 112486/2016	20.07.2016	229
Anonymizováno						JMK 92570/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 94074/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92170/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93459/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93550/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
	Jaroslav	Nesiba (předseda III. ZO)	III. ZO ČSOP Moravský spolek	Gajdošova 80 615 00 Brno-Židenice	neuvedeno	JMK 83987/2016	31.05.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93128/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 92976/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92708/2016	14.06.2016	221
						JMK 93262/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81107/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81256/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94503/2016	16.06.2016	102
						JMK 81117/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 93530/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93540/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93336/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94040/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 94891/2016	14.06.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93669/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 80905/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92521/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 80900/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81439/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 91785/2016	13.06.2016	96
						JMK 91785/2016	13.06.2016	96, 97, 98, 99, 100
						JMK 80972/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 80980/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 80974/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94141/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94140/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81043/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81061/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92967/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 97193/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 94768/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88815/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
–	Jana	Pálková	Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim–Troubsko	Opálková 16 635 00 Brno	IČ 75053446	JMK 88891/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 89, 90, 91, 92
Anonymizováno						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94185/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81044/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81421/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 97217/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92466/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92932/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92936/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81436/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92913/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93388/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97193/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
RNDr.	Miroslav	Patrik (vedoucí výboru klubu)	Děti Země –Klub za udržitelnou dopravu	Cejl 48/50 602 00 Brno	IČ 67010041	JMK 94413/2016	15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 162, 221
Anonymizováno						JMK 92566/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81269/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81272/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81277/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81295/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81302/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92733/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92753/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 91443/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91443/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 81060/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81062/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81004/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81058/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 88125/2016	07.06.2016	228
						JMK 96757/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK9 4207/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94205/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 92758/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81071/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93549/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93810/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93316/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93498/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92671/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93121/2016	15.06.2016	9, 100, 151, 152, 153
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93474/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93466/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 94010/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94007/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92950/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93074/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 89310/2016	09.06.2016	206
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 91786/2016	13.06.2016	096
						JMK 93232/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 91786/2016	13.06.2016	096
						JMK 93060/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94000/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81426/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81424/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94143/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 81372/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92524/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92786/2016 JMK 93636/2016	14.06.2016 15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 221
						JMK 94147/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93263/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93490/2016	23.11.1949	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
Mgr.	Lenka	Poláková (předsedkyně spolku)	Spolek Obchvat, z.s.	Stojanova 766/7 669 02 Znojmo	IČ 26606119	JMK 93486/2016	15.06.2016	9, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 130, 163, 164, 165, 166, 167, 168
Anonymizováno						JMK 81262/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81327/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88717/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 92687/2016	14.06.2016	223
						JMK 92688/2016	14.06.2016	221
						JMK 92689/2016	14.06.2016	207
						JMK 92692/2016	14.06.2016	208
						JMK 81153/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94589/2016	16.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81154/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93307/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93311/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94589/2016	16.06.2016	35, 36, 37, 38

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92601/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92607/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92612/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81074/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92711/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92717/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92714/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 93426/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81303/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93787/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 97169/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97169/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81051/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81193/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81200/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81208/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81212/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81351/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93442/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93841/2016	15.06.2016	144
						JMK 81197/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81214/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81356/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81361/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93975/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81163/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93983/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93993/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93682/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93682/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 92271/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92272/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92665/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92681/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92667/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94114/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94117/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 97224/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93187/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97224/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 91918/2016 JMK 93664/2016	13.06.2016 15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 93791/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 80889/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80891/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81070/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92729/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92724/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92731/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 94169/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93221/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93827/2016	15.06.2016	144
						JMK 97223/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81142/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81148/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92242/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 92240/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 92977/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92985/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92488/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 93503/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93507/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
Ing.	Drahomír	Rauš	OK –FIN, s.r.o.	U splavu 1448 684 01 Slavkov u Brna	IČ 60728817	JMK 92830/2016	14.06.2016	220
Ing.	Drahomír	Rauš	SONG Brno, spol. s r.o.	U splavu 1448 684 01 Slavkov u Brna	IČ 48909424	JMK 92831/2016	14.06.2016	219
–	Wolfgang	Rehm (Vereinsvorsitzender)	Umweltorganisation VIRUS	Währingerstrasse 59 1090 Wien	neuvedeno	JMK 95999/2016	20.06.2016	102
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 83311/2016	30.05.2016	221
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 91455/2016	13.06.2016	1
						JMK 81189/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81206/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88699/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88702/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88707/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 87846/2016 JMK 93642/2016	07.06.2016 15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 93756/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 88128/2016	07.06.2016	1
						JMK 93703/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 88788/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88770/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88780/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92991/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93500/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93066/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93073/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93061/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93068/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93214/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93276/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93225/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93286/2016	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 82943/2016	30.05.2016	221
						JMK 93566/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94110/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81010/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81392/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81012/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92487/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92520/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92653/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93443/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
Anonymizováno						JMK 81337/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
–	Aleš	Řezáč (neuvedena funkce ve spolku)	Občanské sdružení „Mikulovsko bez dálnice“	Brněnská 2 692 01 Mikulov	IČ 27006387	JMK 91440/2016 JMK 92986/2016	13.06.2016 15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5
Anonymizováno						JMK 92440/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93839/2016	15.06.2016	144
						JMK 93297/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92199/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93322/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92446/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 80983/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93226/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93026/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 94130/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94133/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93652/2016	15.06.2016	221
						JMK 94400/2016	15.06.2016	221
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81451/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93717/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93722/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93157/2016	15.06.2016	102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119
–	Christian	Schrefel (Präsident)	Umweltberatung Europa	Mariahilferstrasse 89/22 A 1060 Wien	neuvedeno	JMK 93162/2016	15.06.2016	102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119
–	Christian	Schrefel (Sprecher)	Die–Grünen Bezirk Mistelbach	Hauptstrasse 17 A 2120 Wolkersdorf	neuvedeno	JMK 93165/2016	15.06.2016	102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 80971/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 83349/2016	30.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81217/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92552/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 92562/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 92557/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 92559/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94154/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92159/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92161/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93464/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 93813/2016	15.06.2016	144
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93960/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93966/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93967/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92373/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92382/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92358/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92361/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92363/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81143/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81445/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93299/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81353/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81233/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81359/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94042/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81334/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81340/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92491/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92531/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92534/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92550/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
–	Miroslav	Sojka (starosta)	Brno-Bosonohy	Bosonožské nám. 1 642 00 Brno-Bosonohy	IČ 44992785	JMK 81825/2016 JMK 81724/2016	27.05.2016	66, 67, 68, 69, 70
Anonymizováno						JMK 92553/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81373/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93994/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 83130/2016	30.05.2016	221
						JMK 93997/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 88803/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94175/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 90779/2016	10.06.2016	221
						JMK 92680/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93898/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94172/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94095/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94177/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 94187/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94188/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81413/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81416/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88760/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92331/2016	14.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 130
						JMK 92332/2016 JMK 93351/2016 JMK 93349/2016	14.06.2016 15.06.2016 15.06.2016	122, 123, 124, 125, 126
						JMK 92395/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 75055/2016	17.05.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 91449/2016	13.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 221
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93457/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93471/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81178/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81176/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93341/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93117/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 93798/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92425/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92275/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93539/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92438/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92435/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 94189/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94194/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 86062/2016	03.06.2016	221
						JMK 92891/2016	15.06.2016	201
						JMK 80979/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 82196/2016	29.05.2016	202, 203, 221
						JMK 82199/2016	29.05.2016	221

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 82791/2016	30.05.2016	221
						JMK 92152/2016	14.6.2016	221, 244
						JMK 93006/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94894/2016	14.06.2016	221
						JMK 94907/2016	14.06.2016	221
						JMK 93163/2016	15.06.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130
						JMK 93796/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
MVDr.	Erika	Svobodová	MVDr. Erika Svobodová	Dolní Věstonice 159 691 02 Dolní Věstonice	IČ 49962361	JMK 94403/2016	15.06.2016	213
Anonymizováno						JMK 92579/2016	14.06.2016	193, 212

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92579/2016	14.06.2016	193, 212
Anonymizováno						JMK 93749/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93573/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 94003/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93680/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93721/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93440/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93441/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93742/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93345/2016	15.06.2016	122
						JMK 93834/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93793/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92334/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93640/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93456/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93620/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 96757/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 93052/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92419/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92377/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92378/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92896/2016	14.06.2016	205
						JMK 93568/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93568/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92173/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92182/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 93527/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93477/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93517/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93462/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81039/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92771/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93023/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92768/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92353/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94023/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92216/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92785/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92227/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92788/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92264/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92260/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 97178/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97210/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97176/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97178/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81398/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81400/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93402/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92172/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93189/20126	14.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93518/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 81157/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93604/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93686/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93604/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93686/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 93481/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94353/2016	15.06.2016	221
						JMK 93795/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93795/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93795/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 92368/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81213/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81216/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81368/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88963/2016	08.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92546/2016 JMK 89918/2016	14.06.2016 09.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 92548/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 94120/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93816/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92389/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92391/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92398/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93445/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93446/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93318/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81063/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81065/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 83313/2016	30.05.2016	221
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 93004/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93039/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
JUDr.	Ilona	Třísková	Chemis engine, a.s.	U splavu 1448 684 01 Slavkov u Brna	IČ 26216671	JMK 92746/2016	14.06.2016	219

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93438/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94163/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94161/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 91916/2016 JMK 93658/2016	13.06.2016 15.06.2016	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
						JMK 93576/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 80984/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 87817/2016	07.06.2016	14
						JMK 90781/2016	11.06.2016	222

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 85016/2016	02.06.2016	221
						JMK 81273/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 93473/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93476/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 81223/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80985/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88791/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88798/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93395/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93435/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 94220/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 88796/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 88799/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 87036/2016	06.06.2016	221
						JMK 81254/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 88732/2016	08.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81289/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93816/2016	15.06.2016	144
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94125/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 81285/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81443/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81445/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81441/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93482/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 93615/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81033/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80990/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80994/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80973/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93478/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 81166/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 92448/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92452/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81131/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81135/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81138/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80936/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80934/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 94165/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94203/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81437/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92307/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92305/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 81401/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81404/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81407/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93055/2016	15.06.2016	41
						JMK 80986/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80989/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92955/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92342/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93978/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93981/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93989/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 81409/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81411/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92755/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93485/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97226/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 80894/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80896/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80898/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	**KDO jméno**	**KDO příjmení (popř. funkce)**	**KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)**	**adresa**	**datum narození / IČ**	**GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)**	**GINIS zaevidování (datum přijetí)**	**vyhodnoceno v připomínkách číslo**
–	Radomír	Vondra (starosta)	Brno-Tuřany	Tuřanské nám. 84/1 620 00 Brno	neuvedeno	JMK 94249/2016 JMK 94744/2016	15.06.2016 16.06.2015	154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161
Anonymizováno						JMK 93733/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 91433/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91433/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 81433/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92999/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92679/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92274/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81429/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81172/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 81419/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81179/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 92695/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93417/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 92273/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 81317/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81319/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94108/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94111/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94104/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93327/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93331/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93321/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93324/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 90774/2016	12.06.2016	17, 27, 28
						JMK 94350/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94352/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 89355/2016	08.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94346/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 92349/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93818/2016	15.06.2016	144
						JMK 92503/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92598/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92600/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 92597/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 97204/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 94211/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 92450/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93674/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 94893/2016	14.06.2016	221
						JMK 96030/2016	20.06.2016	102
						JMK 93583/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 83605/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 83605/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92357/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93802/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93689/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK 94218/2016	15.06.2016	23, 24, 28, 128, 169, 170
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK94359/2016	15.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93651/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93647/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93741/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 97190/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 93732/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 80885/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80928/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81341/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 80884/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 91451/2016	13.06.2016	81, 82, 83, 84, 85, 87, 88
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93487/2016	15.6.2016	7, 8, 13, 21, 24, 127, 129, 130

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 92563/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 21, 24, 27, 28, 127, 128, 129
						JMK 97229/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 94910/2016	14.06.2016	221
						JMK 93117/2016	15.06.2016	98, 99, 100, 150
						JMK 93449/2016	15.06.2016	71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 99
						JMK 92162/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56
						JMK 93536/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93510/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93694/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 93830/2016	15.06.2016	144
						JMK 81164/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 91 800/2016	13.06.2016	7, 8, 93, 94, 95
						JMK 93938/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 96516/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
Bc.	Martin	Žák (starosta)	Brno-Kníničky	Nová 11 635 00 Brno	neuvedeno	JMK 92538/2016	14.06.2016	42
Anonymizováno						JMK 91 800/2016	13.06.2016	7, 8, 93, 94, 95
						JMK 93945/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 94156/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 94155/2016	15.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24
						JMK 93833/2016	15.06.2016	144
						JMK 92682/2016	13.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 97219/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 97205/2016	15.06.2016	35, 36, 37, 38
						JMK 81121/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81045/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 81425/2016	26.05.2016	10, 11, 12, 13
						JMK 93469/2016	14.06.2016	2, 7, 8, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24
						JMK 93747/2016	15.06.2016	29, 30, 31, 32, 33
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173

KDO titul	KDO jméno	KDO příjmení (popř. funkce)	KDO právnická osoba (obce, MC, ZV a firmy)	adresa	datum narození / IČ	GINIS Č. J. (JMK xxx/2015)	GINIS zaevidování (datum přijetí)	vyhodnoceno v připomínkách číslo
Anonymizováno						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93763/2016	15.06.2016	7, 8, 171, 172, 173
						JMK 93836/2016	15.06.2016	144
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92152/2016	14.06.2016	221, 244
						JMK 92165/2016	13.06.2016	2, 8, 13, 15, 56

Pořadí	**001**	Pořadí původní	**P 0354–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 1

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit transevropský Baltsko–adriatický koridor zavlečený do Brna a do oblasti jižní části Brněnské aglomerace

Odůvodnění:

Je nepřípustné zavlékat do Brna a do oblasti jižní části Brněnské aglomerace další dálkovou tranzitní kamionovou dopravu. Je naopak nutné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že zde jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity prašnosti – znečištění ovzduší.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 1, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit transevropský Baltsko–adriatický koridor zavlečený do Brna a do oblasti jižní části Brněnské aglomerace, **se nevyhovuje**.

Na dálnici D52 Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12. 2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor“ jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska,

Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Pořadí	**002**	Pořadí původní	**P 0354–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 2

V návrhu ZÚR schází územně plánovací opatření k nápravě protiprávního stavu v jižní části Brna a v obcích návazné části Brněnské aglomerace – překračované zákonné limity znečištění ovzduší. Nečinnost kraje je nepřípustná. Stejně tak je nepřípustné odkládání řešení o řadu let.

Odůvodnění:

V uvedené oblasti zahrnující i Městské části Brno-ji, Brno-Chrlice a Brno-Tuřany jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. K jejich nápravě je nutné zvažovat územně plánovací opatření v ZÚR. Toto nebylo provedeno, naopak neodůvodněně po 16 letech územního plánování krajem není ZÚR řešena pro celé území JMK a neodůvodněně se dořešení ZÚR odkládá (viz návrh pořídit územní studii pro celé centrální území JMK – Brno a 50 obcí). Nečinnost pořizovatele ZÚR (neřešení protiprávního stavu) a pochybení zpracovatele ZÚR v této věci jsou nejen závažným porušením cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a § 19 stav. zákona), ale i porušením ústavního práva občanů v této oblasti na příznivé životní prostředí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 2, v návrhu ZÚR schází územně plánovací opatření k nápravě protiprávního stavu v jižní části Brna a v obcích návazné části Brněnské aglomerace – překračované zákonné limity znečištění ovzduší, nečinnost kraje je nepřípustná, stejně tak je nepřípustné odkládání řešení o řadu let, **se nevyhovuje.**

K absenci územně plánovacích opatření k nápravě protiprávního stavu v jižní části Brněnské aglomerace uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

Podatel se domnívá, že ZÚR JMK nejsou řešeny pro celé území Jihomoravského kraje, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé

druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a neřešení protiprávního stavu uvádíme, že došlo v předmětném území dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti."* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí."* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."*

K namítané nečinnosti pořizovatele a pochybení zpracovatele ZÚR lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního zákona). V návrhu ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce, a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

K neodůvodněnému řešení územní studií po 16 letech územního plánování uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového územního plánu města Brna a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela stavebního zákona účinná od 01. 01.2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz (k bodu 438) textová část II. Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě při pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Pořadí	**003**	Pořadí původní	**P 0354–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 3

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor

Odůvodnění:

Je nepřípustné zavlékat do oblasti Pálavy dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Baltsko–adriatického transevropského koridoru. Je naopak nutné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší je alarmující (viz nadlimitní znečistění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 3, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor, **se nevyhovuje.**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

K vymezení záměrů dálnice D52 a D52/JT a transevropskému Baltsko–adriatickému koridoru jsme se již vyjádřili v rámci **Připomínky č. 1**.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna

a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

K obavám ze znečištění ovzduší z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura obou záměrů je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 a 50 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměrů vyplývá, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K nadlimitnímu znečištění ovzduší zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009 uvádíme, že v kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA.

Pořadí	**004**	Pořadí původní	**P 0354–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 4

Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov

Odůvodnění:

Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko–valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO. Proto je nutné do ZÚR dokreslit plnohodnotný obchvat Břeclavi a umožnit nákladní dopravě opustit ČR již u Břeclavi.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 4, požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov, **se nevyhovuje.**

Připomínka požadující vypuštění D52 a odvedení zbytné dopravy ze silnice I/40 směřuje k řešení obchvatu Břeclavi. V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55

následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Z výše uvedeného je zřejmé, že nelze z návrhu ZÚR JMK dálnici D52 vedenou směrem na Mikulov vypustit a současně nelze navrhovat obchvat Břeclavi v parametrech dálnice D55.

Pořadí	**005**	Pořadí původní	**P 0354–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 5

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000

Odůvodnění:

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenná oblast CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, v řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000. Krajský úřad vlastní autorizovaná posouzeni, které prokazatelně vylučují D52 a ignoruje tyto zásadní dokumenty.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 5, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000, **se nevyhovuje.**

Jak jsme již uvedli ve vyhodnocení **Připomínky č. 3**, dokumentace SEA obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů.

Z celkového vyhodnocení záměru vyplývá, že využití koridoru dálnice D52 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura záměru je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK Úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: *„Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně*.“

Dále podatelé v podání uvádí výčet cenných oblastí, jejichž možné dotčení blíže nespecifikuje.

K ignorování autorizovaných posouzení (Mgr. Volf (2007), Dr. Kostkan (2015)) uvádíme, že v rámci zpracování

návrhu ZÚR JMK projektant podklady vyhodnotil a zvážil možnosti jejich využití. Rozsah využití jednotlivých podkladů je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK. Podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Pořadí	**006**	Pořadí původní	**P 0354–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 6

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 – nadlimitně zatížená brněnská aglomerace

Odůvodnění:

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 6, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 – nadlimitně zatížená brněnská aglomerace, **se nevyhovuje.**

K vymezení koridoru dálnice D52 a k překračování zákonných limitů jsme se již vyjádřili u **Připomínek č. 1, 2** a **3**.

Pořadí	**007**	Pořadí původní	**P 0354–07**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 7

Posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší. Toto musí prošetřit MŽP.

Odůvodnění:

V oblasti jihu Brna a v přilehlých obcích Brněnské aglomerace jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, specificky z hlediska polétavého prachu (PM10 – počet dnů překročení). Problémy jsou i s celoroční koncentrací PM2,5 a benzo(a)pyrenem. Souhlasné stanovisko SEA nemělo být vydáno v situaci, kdy ZÚR řešení nenavrhují. Zcela nepřípustný je odklad dořešení o léta, který stanovisko SEA podpořilo, i přesto, že protiprávní situaci jasně popsalo. Připomínka tedy napadá vydané stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 7, posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje.**

Vyhodnocení dokumentace SEA konstatuje překračování imisních limitů v oblasti jihu Brna. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

Současně je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní

limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Dle výše uvedeného je zřejmé, že posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora)."*

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí uvádíme, že MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: *„ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska…"*

MŽP stanovilo tzv. zmírňující opatření, tzn. požadavky stanoviska SEA, jejichž realizací budou zajištěny minimální možné dopady ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadavky byly do ZÚR JMK zapracovány.

Pořadí	**008**	Pořadí původní	**P 0354–08**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 8

Stanovisko KHS JMK je chybné. Toto musí prošetřit Ministerstvo zdravotnictví.

Odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK je sepsáno s vědomím, že v oblasti jihu Brna a v přilehlých obcích Brněnské aglomerace jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity prašnosti. Stanovisko naprosto nesprávně souhlasí s odkladem

dořešení ZÚR JMK o řadu let, což znamená, že o mnoho let se odkládají jakákoliv územně plánovací opatření na krajské úrovni a jakékoliv návazné kroky. Tím dochází k tomu, že po řadu let nebude zahájena náprava protiprávního stavu se všemi nevratnými dopady na zdraví desetitisíců obyvatel, včetně stovek až tisíců předčasných úmrtí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 8, stanovisko KHS JMK je chybné, toto musí prošetřit Ministerstvo zdravotnictví, **se nevyhovuje.**

Jedná se o názor podatele.

KHS podle § 37 odst. 2 a 6 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku požadovala splnění podmínek vztahujícím se k územní studii. Podmínky byly v rámci úpravy návrhu ZÚR JMK splněny.

KHS své stanovisko podrobně odůvodnila. V odůvodnění mimo jiné uvedla cit.: *„Při posuzování návrhu ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA se KHS JmK primárně zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK v podobě deklarované v projednávaném návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek…*

…Dále bylo posouzení návrhu ZÚR ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování stanovené pro záměry v kapitole D. návrhu ZÚR JMK, považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb..

…Dále se KHS JmK zabývala faktem, že dle zpracovatelů SEA budou kritéria „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel“ a „Realizace záměrů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel“ naplněna pouze za předpokladu realizace celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb vymezených v ZÚR JMK jako územní rezerva...

…Přitom KHS JmK uvážila, že ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona vymezují oblast, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií ‚Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno‘.“

Na závěr odůvodnění KHS uvedla cit.: *„KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií…*

…Ve vztahu k ochraně veřejného zdraví a očekávané úrovni zdravotních rizik souvisejících s uplatňování ZÚR JMK KHS JmK konstatuje, že požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené v kapitole D. ZÚR JMK dávají reálný předpoklad pro řízení potenciálních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb. v navazujících řízeních a je zřejmé, že návrh ZÚR JMK v projednávané podobě ve svém důsledku nenaplňuje předpoklady potenciálního ohrožení veřejného zdraví.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že se KHS otázkou zpracování územní studie v souvislosti s dopady na lidské zdraví podrobně zabývala a své stanovisko zevrubně odůvodnila.

K požadavku na prošetření stanoviska KHS JMK ministerstvem zdravotnictví uvádíme, že tento požadavek nemá oporu v zákoně. Zákonná úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje neobsahuje takové procesní instituty, na základě kterých by bylo možné požadovat na ministerstvu zdravotnictví, aby prošetřilo stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které KHS JMK vydala ve smyslu § 37 odst. 2 a 6 stavebního zákona. Podle § 39 odst. 4 stavebního zákona *KrÚ vyhodnotí výsledky projednání a zpracuje s ohledem na veřejné zájmy návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek. Návrhy doručí dotčeným orgánům a ministerstvu pro místní rozvoj a vyzve je, aby k nim ve lhůtě do 30 dnů od obdržení uplatnily stanoviska. Pokud dotčený orgán nebo ministerstvo neuplatní stanovisko v uvedené lhůtě, má se za to, že s návrhy souhlasí.* Touto cestou se dotčené orgány (KHS, ministerstvo zdravotnictví) seznámí se způsobem vyhodnocení předmětného požadavku a případně uplatní své stanovisko.

Pořadí	**009**	Pořadí původní	**P 0354–09**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 9

Nebyla řádně posouzena autorizovaná dopravní koncepce ing. Strnada (2012) pro páteřní silniční infrastrukturu JMK

Odůvodnění:

Dopravní koncepce ing. Strnada odvádí tranzitní dopravu na dopravně nejkratší a logické trasy s využitím potřebných plnohodnotných obchvatů Břeclavi (plánovaná rychlostní komunikace R55) a Znojma (kapacitní komunikace S8 ve směru z Vídně okolo Znojma na Jihlavu, Havlíčkův Brod, Kolín, Mladou Boleslav a dále po R10 do Liberce). Tato koncepce dopravně odlehčuje nejen silnici I/40 přes Lednicko–valtický areál, ale i dopravu na trase Mikulov – Pohořelice. Je to tedy ideální řešení pro oblast jižní Moravy a pomáhá řešit překročení závazných hygienických limitů v brněnské aglomeraci. V návrhu ZÚR je tato koncepce nesprávně vyhodnocena, přestože tato koncepce by snížila nadlimitní znečištění ovzduší v JMK a současně je v souladu s autorizovanými posouzeními NATURA 2000.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 9, nebyla řádně posouzena autorizovaná dopravní koncepce ing. Strnada (2012) pro páteřní silniční infrastrukturu JMK, **se nevyhovuje.**

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*.“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani k sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K domněnce, že by koncepce Ing. Strnada snížila nadlimitní znečištění ovzduší v JMK uvádíme, že v rámci Dopravní sektorové strategie byla posouzena varianta, kdyby při současném rozsahu silniční sítě teoreticky došlo k výstavbě nových kapacitních propojení mezi hraničním přechodem Hatě u Znojma a dálnicí D1 u Jihlavy + by současně hraniční přechod Břeclav/Reintal byl bez omezení nákladní dopravy a současně vznikla R55 v prostoru Otrokovic (+ dokončena D1 kolem Přerova). Dosahované poklesy dopravy v prostoru Brna byly

v této variantě relativně velmi nízké. Z uvedeného vyplývá, že domněnka podatele o snížení nadlimitního znečištění ovzduší v JMK je nepodložená a že při tvorbě ZÚR JMK nelze vycházet z dopravní koncepce Ing. Strnada.

Pořadí	**010**	Pořadí původní	**P 0354–10**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 10

V návrhu ZÚR schází územně plánovací opatření k nápravě protiprávního stavu v obci Troubsko – překračované zákonné limity znečištění ovzduší.

Odůvodnění:

V oblasti Troubska jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. K jejich nápravě je nutné zvažovat územně plánovací opatření v ZÚR. Toto nebylo provedeno, naopak neodůvodněně po 16 letech územního plánování krajem není ZÚR řešena pro celé území JMK a neodůvodněně se dořešení ZÚR odkládá (viz návrh pořídit územní studii pro celé centrální území JMK – Brno a 50 obcí). Nečinnost pořizovatele ZÚR (neřešení protiprávního stavu) a pochybení zpracovatele ZÚR v této věci jsou nejen závažným porušením cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a § 19 stavebního zákona), ale i porušením ústavního práva občanů obce Troubsko na příznivé životní prostředí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 10, v návrhu ZÚR schází územně plánovací opatření k nápravě protiprávního stavu v obci Troubsko – překračované zákonné limity znečištění ovzduší, **se nevyhovuje.**

K územně plánovacím opatřením k nápravě protiprávního stavu v obcích jižní části Brna a v obcích návazné části Brněnské aglomerace tj. i v obci Troubsko jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 2**.

Pořadí	**011**	Pořadí původní	**P 0354–11**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 11

Posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší

Odůvodnění:

V oblasti Troubska jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, specificky z hlediska polétavého prachu (PM10 – počet dnů překročení). Problémy jsou i s celoroční koncentrací PM2,5 a benzo(a)pyrenem. Připomínka tedy napadá vydané stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 11, posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší, **se nevyhovuje.**

K posouzení SEA jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 7**.

Konkrétně k překročování zákonných limitů znečištění ovzduší v obci Troubsko uvádíme, že v roce 2013byl na území Troubska překročen limit pouze pro benzo(a)pyren, a to jen ve východním cípu obce, limit pro PM10 překročen nebyl. V roce 2014 nebyl na území Troubska překročen žádný imisní limit. Také podle pětiletých průměrů za roky 2009 – 2014 není na území Troubska překročen imisní limit PM10 a imisní limit pro

benzo(a)pyren je překročen jen velmi mírně (o 1 %) a jen v jednom místě.

Pořadí	**012**	Pořadí původní	**P 0788–11**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 12

Posouzeni SEA je chybné, protože neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na jižní části Brna a přilehlé obce. Toto musí prošetřit MŽP.

Odůvodnění:

To, že v uvedené oblasti jsou navrhovány územní rezervy pro R43, MÚK R43 x Dl x JZ tangenty a JZ tangentu nezbavilo posuzovatele SEA povinnosti posoudit vlivy řešení v ZÚR na tuto oblast. Celé dopravní řešení v ZÚR s koncentrací dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brněnské aglomerace (a odmítnutí koncepce odvedení této dopravy z Brněnské aglomerace) má jednoznačně za následek další narůstání dopravy v celé aglomeraci a nárůst negativních vlivů (včetně zhoršování situace s již dlouhodobě překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší), což nelze aprobovat. Posuzovatel SEA měl tyto problémy detailně posoudit. Pro návrh ZÚR tedy nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 12, posouzeni SEA je chybné, protože neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na jižní části Brna a přilehlé obce, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje.**

Jak již bylo uvedeno ve vyhodnocení **Připomínky č. 2** je problematika centra Jihomoravského kraje v návrhu ZÚR JMK řešena a popsána.

K hypotéze podatele, že řešení v ZÚR koncentruje dálkovou tranzitní dopravu do oblasti Brněnské aglomerace, je nutné představit návrh ZÚR z hlediska silniční dopravy:

ZÚR navrhují páteřní silniční síť ve východní části území Jihomoravského kraje v návaznosti na Zlínský a Moravskoslezský kraj koridor pro dálnici D55, na západním okraji kraje koridor pro silnici I/38 (dle PÚR ČR dopravní propojení S8) s vazbou na Jihlavu a dálnici D1, zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a zkapacitnění a kvalitní propojení na Rakousko koridorem pro dálnici D52. Pro napojení D52 do Brna je navržen koridor dálnice D52/JT, který propojuje stávající D52 s dálnicí D2 a odvádí tak část dopravy ze stávající silnice I/52 a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a jižní částí Brna. Dále navrhují dálnici D43, která je pro řešení dopravy potřebná. (Její řešení formou územní rezervy je zvoleno z důvodu nutného prověření vedoucí k výběru efektivnější varianty).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje. Rámcovým srovnáním koncepčních scénářů silniční sítě B „Rozvojový – studie Strnad“ a C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ z hlediska chování tranzitní dopravy bylo zjištěno, že uspořádání silniční sítě v kraji nemá vliv na počty vozidel vjíždějících do kraje. Počet vozidel na kordonu kraje (tis. voz./24 hod.) je pro scénář B 198 tis. vozidel a pro scénář C 200 tis. vozidel.

V koncepčním scénáři silniční sítě B je na kordonu jádra aglomerace o 12 tis. vozidel méně než ve scénáři C tj. o **3 %.** Při nejnepříznivější hypotéze, kdyby šlo výhradně o vozidla tranzitující, je to ve scénáři C navíc 6 tis. vozidel soustředěných na dálnice, z toho cca 1.5 tis. těžkých (byla by zachycena na kordonu 2× – 1× na vjezdu + 1×na výjezdu). Z toho je zřejmé, že uspořádání silniční sítě v kraji má minimální vliv na počty vozidel přijíždějící do jádra aglomerace.

Nelze tedy tvrdit, že návrh ZÚR JMK soustřeďuje dopravu do jádra kraje, ba naopak podporuje ta řešení, která povedou ke snížení imisní zátěže v dnes již zatížených územích.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole

6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Pořadí	**013**	Pořadí původní	**P 0788–08**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 13

Chybné vymezení územních rezerv pro R43, R43 x D1 x JZ tangenty a JZ tangentu.

Odůvodnění:

Územní rezervy není sice nutné posuzovat v SEA, ale je nesporné, že nelze vymezovat takové územní rezervy, ve kterých nelze komunikace realizovat. Rezervy tedy nelze vymezovat tam, kde v době pořizování ZÚR jsou již překročeny závazné emisní limity a přitom není v ZÚR zajištěno, jiným v ZÚR doloženým konkrétním opatřením, že limity budou dodrženy. Chybné vymezování územních rezerv je nepřípustným omezováním vlastnických práv (ústavního práva). Chybně vymezená územní rezerva pro R43 také protiprávně omezuje rozvoj obce Rozdrojovice.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 13, chybné vymezení územních rezerv pro R43, R43 x D1 x JZ tangenty a JZ tangentu, **se nevyhovuje.**

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou–li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „*Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.*

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „*Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které*

budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem."*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A".

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nemožnosti umisťování staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší je mylná.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro dálnici D43 a JZT, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr.

V textové části ZÚR JMK II. Odůvodnění je v kap. G.9. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií" je uvedeno cit.:

„K podpoře neodkladného zahájení prací na územní studii s cílem stabilizace invariantního řešení navrhované koncepce dopravní infrastruktury pro následnou aktualizaci ZÚR JMK a možné zahájení projektové a realizační přípravy dopravních staveb, ZÚR JMK uvádí předpokládaný harmonogram pořízení územní studie. Tento je současně požadavkem MŽP ČR v jeho stanovisku k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona:

- *zadání územní studie:* *do termínu vydání ZÚR JMK;*
- *výběr projektanta:* *6 – 12 měsíců;*
- *vypracování územní studie:* *12 – 15 měsíců.*

K namítanému omezení vlastnických práv nelze zaujmout stanovisko vzhledem k tomu, že v podání nebylo konkrétně doloženo, jakým způsobem dojde k dotčení vlastnických práv.

Pokud se podatel domnívá, že jeho vlastnická práva jsou dotčena vymezením územních rezerv v ZÚR JMK, lze tvrdit, že územní rezerva je nejmenším možným omezením vlastnického práva, nepředstavuje stavební uzávěru a v podstatě potvrzuje stávající využití území. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území, co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje.

Názor o chybném vymezení územní rezervy pro dálnici D43 (dle předchozí právní úpravy silnici R43) je formulován ve vztahu k obci Rozdrojovice. Obec Rozdrojovice je dotčena vymezením územní rezervy v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká“. Odkazujeme proto na vyhodnocení **Připomínky č. 16**, v jejímž rámci jsme se vyjádřili k otázce správnosti a odůvodněnosti vymezení této územní rezervy. Vymezení předmětné územní rezervy je zcela opodstatněné a je v souladu se stavebním zákonem.

Pořadí	**014**	Pořadí původní	**P 0353–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 1

Velký městský okruh Brno, ul. Žabovřeská: Z pohledu rozpočtu celé plánované stavby předpokládám, že levné dočasné řešení v podobě jednoho zrušeného přechodu pro chodce a druhého přechodu změněného v nadchod (je téměř jedno, který) + pár plotů kolem silnice k umravnění neukázněných by bylo možno zbudovat snadno a rychle. Jen aby se neukázalo, že takové dočasné řešení může být i stálé, to by byla zrada, co? Zvlášť pokud R43 povede o chlup západněji (stará dálnice–Troubsko).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce vztahující se ke stavbě velkého městského okruhu Brno, ul. Žabovřeská, **se nevyhovuje**.

Řešení přechodů pro chodce v rámci stavby VMO je svou podrobností věcí řízení souvisejících s povolováním a prováděním stavby. Nejedná se o záměr, který je možné řešit v ZÚR JMK.

Pořadí	**015**	Pořadí původní	**P 0354–15**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 15

Posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast MČ Bosonohy. Toto musí prošetřit MŽP.

Odůvodnění:

To, že v oblasti Bosonoh jsou navrhovány pouze územní rezervy pro R43, MÚK R43 x D1 x JZ tangenty a JZ tangentu nezbavilo posuzovatele SEA povinnosti posoudit vlivy řešení v ZÚR na tuto oblast. Celé dopravní řešení v ZÚR s koncentrací dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brněnské aglomerace (a odmítnutí koncepce odvedení této dopravy z Brněnské aglomerace) má jednoznačně za následek další narůstání dopravy v celé aglomeraci a nárůst negativních vlivů (včetně zhoršování situace s již dlouhodobě překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší), což nelze aprobovat. Posuzovatel SEA měl tyto problémy detailně posoudit. Pro návrh ZÚR tedy nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 15, posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast MČ Bosonohy, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje.**

K posouzení SEA jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 12**.

K požadavku na prošetření posouzení SEA Ministerstvem životního prostředí viz vyhodnocení **Připomínky č. 7**.

Pořadí	**016**	Pořadí původní	**P 0354–16**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 16

V návrhu ZÚR je nesprávně vymezena územní rezerva pro dálnici D43 přes Bystrc

Odůvodnění:

Územní rezervy je možné vymezovat pouze odůvodněně a současně musí být splněna podmínka, že územní rezerva musí být použitelná pro deklarovaný účel. Tak to s územní rezervou přes Bystrc není. Trasa dálnice D43 přes Bystrc je nerealizovatelná, neboť její napojení na D1 by muselo být v MČ Bosonohy, kde ovšem není možné stavbu mimoúrovňové křižovatky D43 a D1 realizovat, neboť v této oblasti jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity. Podle zákona o ovzduší nelze v území umístit novou komunikaci, pokud by nebylo prokázáno, že se v dané oblasti nezhorší znečištění ovzduší nad zákonný limit. V oblasti Bosonoh jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší a je nepochybné, že nejen samotná mimoúrovňová křižovatka D43 a D1, ale i samotná R43, která by do této oblasti přiváděla další dopravu, by znečištění ovzduší zde dále zhoršila.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 16, v návrhu ZÚR je nesprávně vymezena územní rezerva pro dálnici D43 přes Bystrc, **se nevyhovuje**.

Vymezení územní rezervy pro dálnici D43 přes Bystrc považuje pořizovatel ZÚR JMK za odůvodněné. Dálnice D43 je nedílnou součástí koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněné v ZÚR JMK, která navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Mezi takové zásady a principy, kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje, patří i kapacitní silnice R43 (D43). Příprava dálnice D43 na území Jihomoravského kraje v minulosti prošla velmi důkladným prověřením z hlediska celkové koncepce uspořádání sítě v severozápadním prostoru Jihomoravského kraje, včetně variantních vedení tras v jednotlivých úsecích. Pro úsek kapacitní silnice R43 (D43) Troubsko (D1) – Kuřim byla zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na jejich základě lze za základní varianty dálnice D43, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, považovat dálnici ve dvou základních polohách, a to Bystrcké a Boskovickou brázdou.

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim nelze jednoznačně rozhodnout i přesto, že výsledky oborového podkladu (dopravního modelování) z hlediska přepravní účinnosti jednoznačně naznačují výhodnost D43 vedené v poloze Bystrcké – var. „Bystrcká“. Nelze ovšem vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Jednoznačná spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak v zastavěném území města Brna, funkce dálnice D43 společně s dalšími záměry jako součást systému třístupňové ochrany města Brna, vzájemné ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant D43 a jejich kombinací, vysoká míra urbanizace území i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví ve vysoce zatíženém příměstském prostoru vedly k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim. ZÚR JMK z tohoto důvodu ukládají zpracování územní studie – „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Z uvedeného je zřejmé, že vymezení územních rezerv pro všechny známé a sledované varianty dálnice D43 (včetně varianty vedené přes Bystrc) v předmětném úseku je **zcela opodstatněné**, naopak neodůvodněné by bylo předčasné vyloučení některé z variant jen na základě některého z dílčích hledisek (ať už by šlo o znečištění ovzduší či přepravní účinnost), bez podrobnějšího prověření všech výše uvedených souvislostí a dopadů. Prověřování územní rezervy v rámci územní studie zároveň přinese odpověď na otázku její **použitelnosti** pro daný účel. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě dálnice D43.

Úkolem uvedené územní studie je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké)*. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má soustředit zvláštní pozornost, je *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry."*

Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší v obcích jižní části Brna a v obcích návazné části Brněnské aglomerace tj. i v MČ Bosonohy jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 2**, k možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku pak u **Připomínky č. 13**.

K otázce realizovatelnosti závěrem uvádíme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany lidského zdraví nelze při realizaci záměru (tedy i při „umisťování" nové komunikace) připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany lidského zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**017**	Pořadí původní	**P 0354–17**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 17

V grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro D43 přes Bystrc a přes Kníničky zakreslena v rozporu s textovou částí ZÚR. Územní rezerva pro D43 o šíři i jen 250 m v reálu zasahuje existující obytnou výstavbu v Bystrci a v Kníničkách.

Odůvodnění:

Textová a grafická část návrhu ZÚR musí být plně souladné. V textové části je uvedeno na str. 135, že šíře územní rezervy je minimálně 250 m. V grafické části je zakreslen pouze koridor užší. Vzdálenost domů v Bystrci od středu existující silnice je i méně než 55 m. V rámci koridoru by tedy byly domy v ulici Nad dědinou, na ulici Větrná, na ulici Laštůvkova, na ulici Černého, na ulicích Šťouračova a Vrbovecká v Bystrci a některé domy v ulici Šikolova, Rekreační, Přehradní i v ulicích Místní/U luhu v Kníničkách.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 17, V grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro D43 přes Bystrc a přes Kníničky zakreslena v rozporu s textovou částí ZÚR. Územní rezerva pro D43 o šíři i jen 250 m v reálu zasahuje existující obytnou výstavbu v Bystrci a v Kníničkách, **se nevyhovuje**.

Pokud se týká šíře koridoru a existující obytné výstavby, je třeba zdůraznit, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru silnice (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

K otázce šířky koridoru územní rezervy uvádíme, že dle § 6 odst. 2 vyhl. č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů se výkresy, které jsou součástí grafické části zásad územního rozvoje, vydávají v měřítku 1:100 000. Rozlišovací podrobnost grafické části je 1 mm ve výkrese = 100 m v území.

K přesnosti map se vyjádřil Katastrální úřad pro Jihomoravský kraj v tom smyslu, že pro mapy v měřítku 1:50 000 a 1:100 000 neurčuje jejich přesnost žádný předpis. Mapy těchto měřítek jsou odvozené, vycházejí z kartografického měření, nikoliv z měření v terénu. Původem je databáze ZABAGED, kde mapy v měřítku 1:10 000 mají přesnost 5 m a mapy v menších měřítkách jsou odvozené a generalizované. V měřítku ZÚR JMK, tj. v měřítku 1:100 000 pracujeme s přesností ±50 m. Zjišťovat přesné vzdálenosti z map v těchto měřítcích je zavádějící.

S ohledem na výše uvedené lze říct, že zobrazení koridoru v ZÚR má spíše schématický charakter. Vzhledem k popsaným rozlišovacím možnostem výkresu v měřítku 1 : 100 000 je pro vymezování koridorů rozhodující jejich šíře uvedená v textové části návrhu ZÚR JMK.

S ohledem na technické zpracování dokumentace a možnosti tisku může tedy v konečném výstupu dojít k odchylkám i v šířce koridoru. S grafickým výstupem dokumentace, kde 1 mm znamená ve skutečnosti 100 metrů v území, není možné pracovat systémem „odměřování pravítkem“ či dokonce používat „zoomování“ (zvětšování, přibližování) elektronické podoby. Eventuální odchylky zjištěné uvedenými způsoby „měření“ v grafické části nelze považovat za rozpor s textovou částí.

Pokud se týká šíře koridoru a vzdálenosti zástavby od osy koridoru je třeba zdůraznit, že v návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru silnice (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici (záměr). V koridorech zároveň nejsou vyznačeny osy, aby nedošlo k domněnkám, že trasování záměru bude odpovídat přesně ose (středu) vymezeného koridoru.

Nakonec uvádíme, že teprve zobrazovací možnosti územního plánu, realizovaného nad katastrální mapou, umožní zjištění dotčenosti konkrétních vlastníků a téměř přesné zjištění vzdálenosti konkrétních nemovitostí od hranice koridoru předmětné územní rezervy. Úkolem pro územní plán obce je ovšem i upřesnění koridorů ZÚR, včetně možnosti jejich dalšího zúžení s ohledem na místní podmínky v této územně plánovací dokumentaci rozpoznatelné.

Pořadí	**018**	Pořadí původní	**P 0420–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 18

Požaduji vypustit dálnici D43 v trase Lysice – Velké Opatovice – severní hranice JMK.

Odůvodnění:

Z kapacitního hlediska je komunikace II. třídy od Lysic po Boskovice a úsek od Boskovic po Jevíčko zcela dostačující.

Logickým důsledkem tedy nemůže být výstavba D43 v kraťoučkém úseku od Lysic po Boskovice ani úseku od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí). Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při

nápravě dosavadního pořizování ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Lysic ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice. Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 18, požaduji vypustit dálnici D43 v trase Lysice – Velké Opatovice – severní hranice JMK, **se nevyhovuje**.

K dálnici D43 v rozsahu dle připomínky uvádíme následující:

Vymezením koridorů dálnice DS02 (v úseku **Lysice – Sebranice a DS03 v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** ZÚR JMK zpřesňují koridor kapacitní silnice R43 Brno – Moravská Třebová (E461), zakotvený v Politice územního rozvoje ČR (PÚR ČR). Dálnice D43 je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35.

Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“). Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Dálnici D43 není možné ukončit u Lysic a dopravu severním směrem rozdělit na silnice I. a II. třídy, tak jak je v připomínce požadováno. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován. Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Pořadí	**019**	Pořadí původní	**P 0354–19**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 19

V návrhu ZÚR schází plocha vymezená pro doprovodnou komunikaci k dálnici D43, a to jak na území Bystrce, tak i pro úsek k dálnici D1 i po přechod řeky Svratky

Odůvodnění:

Koridor pro dálnici musí být doprovázen krajskou silnicí, která může splnit funkci doprovodné komunikace. Nic takového v ZÚR není. Nic takového nelze vměstnat do prostoru mezi domy v Bystrci.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 19, v návrhu ZÚR schází plocha vymezená pro doprovodnou komunikaci k dálnici D43, a to jak na území Bystrce, tak i pro úsek k dálnici D1 i po přechod řeky Svratky, **se nevyhovuje**.

„Doprovodné komunikace“ jsou podrobností, která nemůže být řešena na úrovni zásad územního rozvoje. Problematikou se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v bodě [297] cit.: *„U námitky „doprovodné komunikace“ se zdejší soud ztotožňuje s názorem odpůrce a námitku považuje za nedůvodnou. Dle § 36 stavebního zákona zásady územního rozvoje mimo jiné vymezují plochy a koridory nadmístního významu. Dle § 2 odst. 1 písm. h) téhož zákona je plochou nadmístního významu plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí nebo více městských částí na*

území hlavního města Prahy. Komunikace třetí třídy (č. III/3844) nacházející se na území města Brna a zajišťující v souladu s tvrzením navrhovatelů spojení mezi městskými částmi, není plochou nadmístního významu. V souladu s tím musí tuto otázku řešit územněplánovací dokumentace nižšího stupně, nikoliv zásady územního rozvoje."

V minulosti byly podrobně prověřovány varianty D43 v oborových studiích z hlediska územní průchodnosti, napojení na nižší silniční síť a technického řešení, nikoli však v širších souvislostech a komplexně z hlediska zajištění obslužnosti dotčeného a širšího území, včetně potřebné doprovodné sítě apod. To je i jeden z důvodů, proč ZÚR JMK ukládají požadavek na zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Lze doplnit, že jedním z úkolů územní studie je (dle bodu 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v* ***návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna*** *a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké)*.

Závěrem uvádíme, že problematika doprovodných komunikací a dalších potřebných infrastrukturních návrhů a opatření přesahuje svojí podrobností rámec a měřítko ZÚR JMK (1:100 000) a je nezbytné ji řešit v podrobném měřítku, v územním detailu a v součinnosti s městem Brnem.

Pořadí	**020**	Pořadí původní	**P 0354–20**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 20

V návrhu ZÚR schází plocha vymezená pro zajištění spojení s MČ Bosonohy

Odůvodnění:

Komunikace „Stará dálnice" tvoří jedno ze dvou napojení MČ Bystrc na ostatní části Brna. Pokud ZÚR navrhují odebrat této komunikaci její vnitroměstský účel a zrealizovat v tomto koridoru dálnici, tedy komunikaci s omezeným přístupem, je nutné v ZÚR vymezit takovou komunikaci, která převezme funkci dnešního spojení. Je nepředstavitelné, že by stávající doprava Bosonohy – Bystrc byla převedena na jedinou zbývající komunikaci z centra Brna do Bystrce, tj. Kníničskou radiálu. Tato komunikace je již na hranici své kapacity a tvoří se zde v pracovní dny zácpy. Současně není možné jih Brna, včetně MČ Bosonohy propojovat z MČ Bystrc tak ohromným závlekem, jakým by byla trasa přes Bohunice, Pisárky, Žabovřesky, Jundrov a Komín.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 20, v návrhu ZÚR schází plocha pro zajištění spojení s MČ Bosonohy, **se nevyhovuje**.

Připomínka se ve své podstatě týká problematiky doprovodných komunikací a dalších potřebných infrastrukturních návrhů a opatření, ke které jsme se vyjádřili již u **Připomínky č. 19**, a to se závěrem, že problematika přesahuje svojí podrobností rámec a měřítko ZÚR JMK a je nezbytné ji řešit v podrobném měřítku, v územním detailu a v součinnosti s městem Brnem.

Pořadí	**021**	Pořadí původní	**P 0788–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 21

Radiála Kníničská nemůže být funkčním přivaděčem k dálnici D43.

Odůvodnění:

Tato komunikace, která je také spojnicí obce Rozdrojovice s Brnem, je již dnes významně přetížená tak, že se zde každý pracovní den tvoří zácpy. Další zatěžování této komunikace funkcí přivaděče od D43 pro Brno je tedy nemožné.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 21, radiála Kníničská nemůže být funkčním přivaděčem k dálnici D43, **se nevyhovuje**.

Za základní varianty, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim, lze považovat dálnici D43 ve dvou základních polohách a to Bystrcké a Boskovickou brázdou. Přepravní účinnost variant D43, byla, mimo jiných záměrů a jejich variant, předmětem oborového podkladu pořízeného Jihomoravským krajem pro účely ZÚR JMK („Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“).

Podle provedených modelování nemá řešení D43 podstatný vliv na intenzity dopravy na silnici II/384 v Brně, tzv. Kníničskou radiálu.

Při řešení D43 v Bítýšské stopě (var. B, D) nebo řešení bez D43 (var. A) neslouží silnice jako přivaděč na dálnici.

Při řešení D43 ve stopě Bystrcké (var. C) je předmětná silnice využívána jako přivaděč na D43. Zároveň však dochází k tomu, že část vozidel jedoucích z Bystrce, Kníniček, Bítýšska, Kuřimska využije místo Kníničské radiály na cesty do centra nebo na dálnice D1 a D2 právě D43. Modely prokazují, že přírůstek vlivem vozidel využívajících radiálu jako přivaděč a úbytek vozidel vlivem nových tras jsou obdobné.

var.	rok	D43	celkem tis.vozidel	z toho nákladní
stav	2013	bez	20,9	1,7
A	2035	bez	29,0	2,1
B	2035	Bítýšská stopa	26,1	1,7
C	2035	Bystrcká stopa	27,8	1,7
D	2035	Bítýšská stopa	26,5	1,7

Problematikou ulice Kníničské jako potenciálního „dálničního přivaděče“ se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012, kde v bodě [297] uvedl cit.: *„… nelze souhlasit se premisou navrhovatelů, že MÚK Bystrc by byla jediným přístupovým bodem z rychlostní silnice R43 do města Brna a ulice Kníničská by se stala „dálničním přivaděčem“. Neměnící se výhledové intenzity dopravy na ulici Kníničské tak nepopírají závěr dosažený v odůvodnění ZÚR, a to že rychlostní silnice R43 bude využívána až z 80 % pro dopravu směřující do a z města Brna. Naopak potvrzují, že tato doprava bude segregována v rámci všech přístupových bodů.“*

Lze konstatovat, že ve své podstatě se uvedená připomínka věcně týká obdobné problematiky, jako **Připomínky č. 19** a **20**, tj. potřeby zajištění obslužnosti dotčeného a širšího území, včetně potřebné doprovodné sítě pro dálnici D43. V minulosti byly podrobně prověřovány varianty D43 v oborových studiích z hlediska územní průchodnosti, napojení na nižší silniční síť a technického řešení, nikoli však v širších souvislostech. To je i jeden z důvodů, proč ZÚR JMK ukládají požadavek na zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Jedním z úkolů územní studie je (dle bodu 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v* ***návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna*** *a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké)*.

Problematika doprovodných komunikací a dalších potřebných infrastrukturních návrhů a opatření přesahuje svojí podrobností rámec a měřítko ZÚR JMK (1:100 000) a je nezbytné ji řešit v podrobném měřítku, v územním detailu a v součinnosti s městem Brnem.

Pořadí	**022**	Pořadí původní	**P 0354–22**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 22

Je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území.

Odůvodnění:

Komunikace dálničního typu má kapacitu řady desítek tisíc vozidel denně (viz česká státní norma ČSN 73 6101). Jen Bystrc je sídlem o velikosti velkého okresního města a vnitroareálová a cílová/zdrojová doprava samy o sobě generují významné znečištění ovzduší. Pokud by do tohoto území byla zavlečena tranzitní doprava, dojde k významným kumulativním vlivům a nepochybně by hrozilo překročení zákonných limitů.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 22, je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území, **se nevyhovuje.**

ZÚR JMK nenavrhují „zavlečení tranzitní dopravy do obytných území“. Problematika města Brna a jeho okolí je velmi složitá, charakteristická vysokou mírou urbanizace, omezenou průchodností z důvodů mnoha limitů využití území (obtížně překonatelných přírodních, prostorových i technických limitů), vysokou koncentrací požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Silná spjatost dopravního systému a citlivost při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví při výběru dílčích variant a jejich kombinací vyvolává potřebu komplexního posouzení v podrobnosti blížící se úrovni územního plánu se znalostí významných záměrů, generujících nové přepravní vztahy i dopravní zatížení sítě. Není tedy možné zjednodušit dopravní problematiku na separátní řešení jedné z komunikací (byť se jedná o komunikaci stěžejního charakteru) a jejího případného dopadu na jednu z městských částí odkazem na „trasy vedené zcela mimo obytné území“. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je přitom 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“.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v bodě [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR …, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice … by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí.“*

K obavám ze znečištění ovzduší a působení kumulativních vlivů z důvodu vymezení koridoru rezervy pro komunikaci dálničního typu uvádíme následující:

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků

dálnice D43. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními významnými záměry umístěnými v řešeném území. Podrobněji o územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

K možnosti posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí v případě záměrů vymezených formou územních rezerv (jako je např. dálnice D43 v úseku přes Bystrc) jsme uvedli informace výše k **Připomínce č. 13**.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany lidského zdraví nelze při realizaci záměru (tedy i při „umisťování" nové komunikace) připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany lidského zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**023**	Pořadí původní	**P 0354–23**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 23

Není možné zatížit rekreační oblast Brněnské přehrady prachem a hlukem z D43

Odůvodnění:

Cílem rekreační oblasti je poskytnout zdravý odpočinek desetitisícům obyvatel. Zavlečení dálnice pro dálkovou tranzitní dopravu se všemi negativními vlivy do takto využívané a stabilizované oblasti je zcela neslučitelné s cíli a úkoly územního plánování.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 23, není možné zatížit rekreační oblast Brněnské přehrady prachem a hlukem z D43, **se nevyhovuje.**

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo urbanizovaná území, nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná (a tedy i potenciálně vhodná pro rekreaci) jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kde jistě rovněž není ve vztahu k této ochraně žádoucí rozšiřovat dopravní síť. K názoru o „zavlékání" dopravy jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení u **Připomínky č. 22**.

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 občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Podrobněji o územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby některé území bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad (viz citace z rozsudku uvedená k **Připomínce č. 7**), a to ani s poukazem na cíle a úkoly územního plánování. Jedním z cílů územního plánování je *vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel*, přičemž *územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*. Tyto cíle reflektují ZÚR JMK právě komplexním řešením celého území kraje z uvedených hledisek, přičemž pro oblast, kde je vytvoření *předpokladů pro udržitelný rozvoj území* a dosažení souladu všech zájmů enormně komplikované, ukládají podrobnější prověření územní studií. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj.

podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel.

Podotýkáme, že ZÚR JMK naplňují také úkoly územního plánování, jako je především *stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí*, atd.

Pořadí	**024**	Pořadí původní	**P 0788–07**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 24

Formulace o dopravní efektivitě D43 přes Bystrc a Jinačovice jsou chybné.

Odůvodnění:

Argumenty používané zpracovatelem ZÚR o dopravní efektivitě pro trasu přes Bystrc jsou chybné a nepřípadné. Tranzitní doprava do obydlených partií města a bezprostředně přilehlých příměstských oblastí (mj. obec Rozdrojovice) vůbec nepatří, nelze tedy jako kritérium na podporu trasování D43 přes Bystrc a Jinačovice používat argument o tom, že Bystrcká trasa bude více zatížena než trasa D43 v Boskovické brázdě. Tato „dopravní efektivita" pro Bystrckou trasu je nesmyslným argumentem, neboť vzniká pouze nově zavlečenou tranzitní dopravou. Pro tranzitní dopravu existují ale standardní řešení, a to je vyvedení co největší části tranzitní dopravy mimo sídla, tj. na obchvaty měst a obcí. Takovým obchvatem, a to celé Brněnské aglomerace včetně přilehlých obcí, je vedení R43 v Boskovické brázdě, což by měl ZÚR respektovat.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 24, formulace o dopravní efektivitě D43 přes Bystrc jsou chybné, **se nevyhovuje.**

Úvahy o dopravní efektivitě D43 ve variantě Bystrcké vycházejí z jednoznačné skutečnosti a dopravním modelem prokázaného výhledového předpokladu, že zásadní převahu automobilové dopravy na území Brna a jeho okolí má doprava zdrojová a cílová, která je vázána na stávající i rozvojové potřeby krajského města Brna a jeho zázemí jako druhé největší metropole České republiky.

Podle výsledků dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje" zpracované v r. 2014 jako podklad pro ZÚR JMK, podíl dopravy tranzitní ve směru sever – jih tvoří pouze cca 18 % z celkového objemu dopravy směřující do jádrového území rozvojové oblasti Brna.

Na základě výše uvedených poznatků zpracovatel ZÚR JMK komentuje dopravní účinnost a efektivitu jednotlivých variant (ve stopě Bystrcké a ve stopě Boskovickou brázdou). Tranzitní doprava ve směru sever – jih není svým objemem ve srovnání s převažující zdrojovou a cílovou dopravou natolik významná a silná, aby výstavba zcela nové kapacitní silnice v odsunuté stopě Boskovickou brázdou pro jádrové území Brna představovala jednoznačné koncepční řešení, které zásadním způsobem vyřeší odvedení automobilové dopravy mimo jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Prioritně je potřebné zabývat se infrastrukturou účinnou pro dopravu zdrojovou a cílovou včetně navazující sítě pro její rozvedení k cíli nebo naopak od zdroje cest na kapacitní silnici.

Není pochyb o tom, že z hlediska dopravy a dopravní účinnosti je poloha dálnice D43 ve stopě Bystrcké, maximálně účinná pro rozvedení převažujícího objemu zdrojové a cílové dopravy, vázané na jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Problém spočívá v omezené územní průchodnosti kapacitní silnice ve variantě Bystrcké (která však je v Brně již částečně zrealizovaná) a potřebném zajištění kvalitní obslužnosti dotčeného a širšího území včetně návazností na zdroje a cíle dopravy.

To je mimo jiné jeden z mnoha důvodů, proč ZÚR JMK ukládají požadavek na zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných variantních

záměrů navrhované koncepce silniční dopravy, které jsou v ZÚR JMK vymezeny jako územní rezervy. To se týká i variant dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim (z nichž variantou „Bystrckou" je dotčeno i území obce Rozdrojovice) s návazností na varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice. Pro konečné rozhodování ve všech vzájemných souvislostech a potřebnostech je nezbytná podrobná a detailní znalost území a údajů o něm a následně je třeba zpracovat jednotný a aktuální podklad s detailním prověřením a řešením v podrobnosti větší, než umožňují ZÚR JMK. Výsledek územní studie bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy.

Pořadí	**025**	Pořadí původní	**P 0420–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 25

Je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území.

Odůvodnění:

Komunikace dálničního typu má kapacitu řady desítek tisíc vozidel denně (viz česká státní norma ČSN 73 6101). Jen Bystrc je sídlem o velikosti velkého okresního města a vnitroareálová a cílová/zdrojová doprava samy o sobě generují významné znečištění ovzduší. Pokud by do tohoto území byla zavlečena tranzitní doprava, dojde k významným kumulativním vlivům a nepochybně by hrozilo překročení zákonných limitů. Tímto jsou dotčeny všechny ostatní obce v plánovaném úseku D43.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 25, je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území, **se nevyhovuje**.

ZÚR JMK nenavrhují „zavlečení tranzitní dopravy do obytných území". Problematika města Brna a jeho širšího okolí je velmi složitá, charakteristická vysokou mírou urbanizace, omezenou průchodností z důvodů mnoha limitů využití území (obtížně překonatelných přírodních, prostorových i technických limitů), vysokou koncentrací požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Silná spjatost dopravního systému a citlivost při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví při výběru dílčích variant a jejich kombinací vyvolává potřebu komplexního posouzení v podrobnosti blížící se úrovni územního plánu se znalostí významných záměrů, generujících nové přepravní vztahy i dopravní zatížení sítě. Není tedy možné zjednodušit dopravní problematiku na separátní řešení jedné z komunikací (byť se jedná o komunikaci stěžejního charakteru) a jejího případného dopadu na obce v blízkosti trasy odkazem na „trasy vedené zcela mimo obytné území". Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je přitom 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".

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v bodě [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR …, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice … by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky,*

je naopak žádoucí.“

K obavám ze znečištění ovzduší a působení kumulativních vlivů z důvodu vymezení koridoru územní rezervy pro komunikaci dálničního typu uvádíme následující:

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními významnými záměry umístěnými v řešeném území. Podrobněji o územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

K možnosti posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí v případě záměrů vymezených formou územních rezerv (jako je např. dálnice D43 v úseku D1 –Kuřim) uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany lidského zdraví nelze při realizaci záměru (tedy i při „umisťování“ nové komunikace) připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany lidského zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**026**	Pořadí původní	**P 0420–07**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 26

Není možné zatížit dosud čisté obytné oblasti prachem a hlukem z D43.

Odůvodnění:

Cílem těchto oblasti je poskytnout zdravý odpočinek desetitisícům obyvatel. Zavlečení dálnice pro dálkovou tranzitní dopravu se všemi negativními vlivy do takto využívané a stabilizované oblasti je zcela neslučitelné s cíli a úkoly územního plánování.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 26, není možné zatížit dosud čisté obytné oblasti prachem a hlukem z D43, **se nevyhovuje.**

Připomínka používá zcela vágní pojem „dosud čisté obytné oblasti“. Z připomínky plyne, že se jedná o území v blízkosti koridorů vymezených v návrhu ZÚR JMK pro dálnici D43. Podatel však nespecifikuje ani úsek dálnice, do kterého má údajně být „zavlékána dálnice pro dálkovou tranzitní dopravu“, pro který používá (v jednotném čísle) pojem „do takto využívané a stabilizované oblasti). Rovněž kritérium „čistoty“ oblasti je neurčité a subjektivní. Na takto obecnou připomínku lze reagovat rovněž pouze v obecné rovině.

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo

urbanizovaná území (a tedy i „obytné oblasti"), nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kde jistě rovněž není ve vztahu k této ochraně žádoucí rozšiřovat dopravní síť. Je přitom 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 občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, kam převážně směřuje doprava i z obcí potencionálně dotčených návrhem dálnice D43, ale i v širších souvislostech.

Nesouhlasíme s názorem, že ZÚR JMK navrhují „zavlečení tranzitní dopravy do obytných území", avšak vzhledem k absenci argumentů v připomínce na něj nelze relevantně reagovat. Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy (konkrétně do oblasti Brna) se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v bodě [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR …, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice … by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí."*

Otázka neslučitelnosti s cíli a úkoly územního plánování opět nedává v podání žádné vodítko pro cílenou reakci. Uvádíme tedy, že jedním z cílů územního plánování je *vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel*, přičemž *územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*. Tyto cíle reflektují ZÚR JMK právě komplexním řešením celého území kraje z uvedených hledisek, přičemž pro oblast, kde je vytvoření *předpokladů pro udržitelný rozvoj území* a dosažení souladu všech zájmů enormně komplikované, ukládají podrobnější prověření územní studií. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel.

Podotýkáme, že ZÚR JMK naplňují také úkoly územního plánování, jako je především *stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí*, atd.

Pořadí	**027**	Pořadí původní	**P 0354–27**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 27

V grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro D43 v prostoru Rozdrojovic zakreslena v rozporu s textovou částí ZÚR a navíc koridor je zde nepřiměřeně zbytečně široký

Odůvodnění:

Textová a grafická část návrhu ZÚR musí být plně souladné. V textové části je uvedeno na str. 135, že šíře územní rezervy je 600 m mimo zastavitelné plochy Rozdrojovic. V grafické části je zakreslen nikoliv koridor o deklarované šířce, ale o proměnné šířce, a to bez jakéhokoliv odůvodnění. Tato proměnná šířka a nepřiměřená šířka je zejména jasně vidět v prostoru dnešní odbočky do Rozdrojovic (do prostoru Na Březině). Šíře 600 m je v daném prostoru naprosto nepřiměřená a musí být změněna.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 27, v grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro D43 v prostoru Rozdrojovic zakreslena

v rozporu s textovou částí ZÚR a navíc koridor je zde nepřiměřeně zbytečně široký, **se nevyhovuje.**

Územní rezerva dálnice D43 na území obce Rozdrojovice je v grafické části ZÚR JMK vymezena v souladu s textovou částí, ve které je šířka koridoru definována takto:

- *„Šířka koridoru:*
  - *600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Troubsko;*
  - *minimálně 250 m.“*

Proměnlivost šíře územní rezervy je dána rozpětím, které je uvedeno v charakteristice šířky koridoru D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim – Lysice; var. Bystrcká (RDS01–A), a to 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy jmenovaných obcí, minimálně však 250 m. Základní šíře koridoru 600 m byla v tomto případě ve vybraných úsecích zúžena na základě podrobného prověření zastavěných a zastavitelných ploch dotčených obcí, které byly při vymezování územní rezervy a koridorů maximálně respektovány. Tím vznikl i koridor proměnlivé šíře, který však nepřesahuje uvedenou šířku 250 – 600 m. Podkladem pro zúžení koridoru či územní rezervy a vyloučení potenciálního střetu se zastavěným či zastavitelným územím byla dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje; etapa A – zhodnocení potenciálu území“ (UAD Design, s.r.o., PK Ossendorf, s.r.o., 01/2014).

Šířka územní rezervy v základním uspořádání vychází z metodického přístupu projektanta a požadavku MD ČR, vymezovat územní rezervy dálničních staveb optimálně v šířce 600 m tak, aby v podrobnější dokumentaci a návrhu trasy včetně všech souvisejících staveb byla zajištěna dostatečná územní ochrana pro prověření a možné optimální vedení trasy v potřebných technických parametrech a nepřesahující vymezenou šíři koridoru či územní rezervy.

Varianty územní rezervy D43 ve stopě Bystrcké a ve stopě Bítýšské budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

V případě převedení územní rezervy do návrhu ZÚR JMK (podmíněno aktualizací ZÚR JMK) bude koridor na základě dostupných územně technických podkladů a v koordinaci s územními podmínkami zúžen a vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Po realizaci daného záměru budou zbývající nevyužité části koridoru vymezené v ÚPD vypuštěny a území „blokované v ÚPD koridorem“ bude uvolněno pro původní, příp. jiné využití.

Pořadí	**028**	Pořadí původní	**P 0354–28**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 28

V ZÚR je ignorováno, že by v obci Rozdrojovice a Jinačovice hrozilo překročení zákonných hygienických limitů prašnosti a hlučnosti. Toto musí prošetřit MŽP.

Odůvodnění:

Komunikace dálničního typu má kapacitu řady desítek tisíc vozidel denně (viz česká státní norma ČSN 73 6101). Jen Bystrc je sídlem o velikosti velkého okresního města a vnitroareálová a cílová/zdrojová doprava samy o sobě generují významné znečištění ovzduší. A to nejen nad Bystrcí, ale i do standardní vzdálenosti několika kilometrů od tohoto velkého plošného zdroje znečištění. Pokud by do tohoto území byla zavlečena tranzitní doprava, dojde k významným kumulativním vlivům a nepochybně by hrozilo překročení zákonných limitů. V oblasti Rozdrojovic, zejména v centrální nízko položené části, by v důsledku nevhodného trasování

D43 hrozilo překročení limitů prašnosti. Je nepochybné, že v některých částech Rozdrojovic a Jinačovic (zejména těch výše položených) by hrozilo překročení limitů hlučnosti. Toto nebylo posouzeno v SEA pro ZÚR, a to přesto, že rozsudek NSS, kterým byly zrušeny ZÚR v roce 2012 jasně uvedl, že aspoň hrubé posouzení je možné.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 28, v ZÚR je ignorováno, že by v obci Rozdrojovice hrozilo překročení zákonných hygienických limitů prašnosti a hlučnosti, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje**.

K obavám ze znečištění ovzduší a působení kumulativních vlivů z důvodu vymezení koridoru rezervy pro komunikaci dálničního typu jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 22**.

Údajné ignorování potencionálního překročení zákonných hygienických limitů prašnosti a hlučnosti je názorem podatele, se kterým pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí.

K výhradě neposouzení vlivů vymezené územní rezervy v dokumentaci SEA k ZÚR JMK zdůrazňujeme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska). Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Obec Rozdrojovice je v informativním přehledu zahrnuta v údajích týkajících se územní rezervy RDS01–A, tj. dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká“, kde v identifikovaných vlivech v oblasti „obyvatelstvo, lidské zdraví“ je uvedeno překročení hlukových limitů ve vyjmenovaných obcích včetně obce Rozdrojovice.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí uvádíme, že MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: *„ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska…“*

Pořadí	**029**	Pořadí původní	**P 0354–29**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 29

Neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK).

Odůvodnění:

O konečném koridoru dálnice D43 nemá být v ZÚR rozhodnuto a je zde pouze systém několika územních

rezerv. Pro tento postup schází v návrhu ZÚR uspokojivé odůvodnění stejně tak jako pro návrh nedořešit územní plánování v nejvíce kritické části kraje – v 50 obcích brněnské aglomerace. Je neakceptovatelné odložit dokončení ZÚR pro celé území JMK až doby za další cca 3–4 roky s tím, že nejprve bude pořizována územní studie pro celé jádro kraje. Není objasněno, jak je možné, že v roce 2011 kraj o D43 v ZÚR rozhodoval a nyní, tj. o pět let později, rozhodnout nemůže. Je nepřijatelné, že po 16 letech existence kraje je dořešení ZÚR odkládáno o další circa 4 roky a že rozhodování o trase D43 má tedy trvat minimálně 20 let. Takový odklad bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným čerpáním pouze do roku 2023). Nedokončení ZÚR tedy znemožňuje zahájení realizace D43 minimálně do roku 2024. Požaduje se dopracování ZÚR tak, aby byl definitivně vymezen celý logicky provozovatelný úsek od dálnice D1 po Boskovice.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 29, neakceptovatelnost zahrnutí dálnice D43 od Lysic po dálnici D1 formou územní rezervy (neakceptovatelnost nedořešení ZÚR JMK), **se nevyhovuje**.

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že návrhem ZÚR JMK je řešeno celé území kraje včetně jeho centrální části, kterou je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, vymezená Politikou územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK obsahuje mimo jiné řešení celé páteřní silniční infrastruktury. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K územní studii MŽP ve stanovisku uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“ Ve stanovisku MŽP stanovilo mj. požadavek „*Bezodkladně po pořízení územní studie zajistit komplexní dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území metropolitní oblasti Brno převedením vybraného řešení do návrhové části ZÚR JMK v rámci jejich aktualizace tak, aby byly vytvořeny územní podmínky a předpoklady pro možnou přípravu a zahájení realizace celého souboru rozhodujících dopravních staveb vybraného koncepčního scénáře, které v cílové podobě umožní vytvořit plnohodnotné podmínky pro ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí.*

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že „odkládá dokončení ZÚR JMK pro celé území kraje“. Z výše uvedeného je zřejmé, že s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku, pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality

budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN–T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že *„s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město“*.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: *„**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko–ekonomické řešení celého tahu.“* Dále se zde uvádí, že *„…. R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35 (R35).“*

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014–2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K odlišnému přístupu k „rozhodování kraje o D43“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Pořadí	**030**	Pořadí původní	**P 0354–30**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 30

Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit

Odůvodnění:

Územní rezervy se sice podle stavebního zákona neposuzují z hlediska dopadů na veřejné zdraví a na životní prostředí, ale i tak vymezování územních rezerv pro páteřní komunikace musí vždy vycházet z takového profesionálního přístupu, že územní rezerva smí být vymezena pouze v takovém koridoru, kde odborníkovi není známa žádná zásadní překážka k realizaci výstavby předmětné komunikace.

Z tohoto hlediska územní rezerva pro D43 v trase „Německé“ neměla nikdy být v návrhu ZÚR zakreslena, neboť i neodborníkovi je na první pohled zřejmé, že realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná. Požaduje se tedy úprava ZÚR.

Je naprosto nepochybné, že koridor varianty „Německé“ uvažovaný před 75 lety je nepoužitelný i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není zde tedy prostor pro umístění transevropské dálniční komunikace D43 systému TEN–T. Do stejné situace se D43 dostává v blízkosti obcí Všechovice a Skalička. V oblasti Malé Lhoty projektant prakticky zachoval těleso v trase navrhované v předválečných letech, ale nevzal v úvahu, že zde již dnes výstavba rodinných domků dosáhla vzdálenosti cca 70 metrů od plánované D43. Podobný problém je i v Černé Hoře, kde je též rozsáhlá nová výstavba. Varianta „Optimalizovaná“ je zde vedena významně dále od této obytné výstavby než varianta „Německá“. Ani jedna z těchto mnoha nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech použitých pro Návrh ZÚR.

„Německá“ varianta velmi nešťastně zasahuje i do prostoru evropsky chráněných lokalit Natura 2000 v prostoru Malhostovických kopečků. Jejich hodnota z hlediska přírody a z hlediska jejich umístění v krajině by byla realizací D43 v „Německé“ trase prakticky zlikvidována.

Stejná situace na trase „Německé“ varianty je i v katastru obce Lubě, kde se nachází přírodní památka Krkatá bába. Tomuto útvaru předválečný projektant věnoval zvýšenou pozornost a alespoň v tomto prostoru navrhovaná tělesa komunikace rozdělil. V současném stavu je těleso D43 navrhováno zcela necitlivě s protnutím přírodní památky a její hodnota jako součást velmi cenné krajiny se tak prakticky vytrácí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 30, územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy být navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit, **se nevyhovuje**.

Vyslovený názor, že „realizace komunikace D43 v této trase prakticky není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 (dálnice D43) hledisko ochrany zastavěných území obcí, obyvatel a přírodních hodnot území. Je

však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění připomínky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34–A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

Způsob respektování chráněných území v koridoru územní rezervy RDS34–A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.“

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci*

s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území. Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Pořadí	**031**	Pořadí původní	**P 0354–31**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 31

Neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta)

Odůvodnění:

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné a v rozporu s cílem stavebního zákona, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce. Požaduje se definitivní vymezení koridoru D43 v ZÚR.

ZÚR nenaplnily svůj základní úkol, který byl od nich očekáván, tedy zbavení těchto obcí dopravní zátěže, a to přesto, že je k dispozici autorizovaný projekt tzv. „Optimalizované“ varianty D43 navrhující kvalitní obchvaty obcí.

Tato „Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, a tedy by umožnila odvést podstatnou část tranzitní dopravy z prostoru Kuřimi. Oddálení rozhodnutí o trase D43 o cca 4 roky také znamená, že občané Kuřimi budou minimálně o 4 roky déle zbytečně zatěžováni.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je jedinou známou variantou, která umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy ze tří směrů, a to od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím umožňuje důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. Vybudování „Optimalizované“ varianty D43 (tj. vybudování nové trasy zejména pro tranzitní dopravu) současně umožnuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 31, neakceptovatelnost odkládání dořešení ZÚR JMK s ohledem na nepřijatelné životní podmínky v okolí stávající silnice I/43 v situaci, kdy existuje kvalitní trasování D43 (tzv. „Optimalizovaná“ varianta), **se nevyhovuje**.

K údajnému odkládání dořešení ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 29**. V ZÚR JMK jsou vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu plochy a koridory návrhové a územní rezervy, stanovena je také podmínka zpracování územní studie, což je zcela v souladu se stavebním zákonem.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město

Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Z důvodů složitosti a komplexnosti celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislostí, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Důvodem, proč D43 v úseku Kuřim – Lysice není vymezena jako veřejně prospěšná stavba s možným zahájením projektové a realizační přípravy je především zabránit případnému riziku, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V požadavcích stanoviska MŽP se v tomto smyslu ukládá: „… vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK…“.

Negativní dopady stávající silnice na I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. Z tohoto předpokladu evidentně vychází také obsah připomínky. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Pořadí	**032**	Pořadí původní	**P 0354–32**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 32

Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Odůvodnění:

Ve stanovisku k posuzování vlivů na veřejné zdraví a na životní prostředí (Stanovisko SEA) vydaného Ministerstvem životního prostředí v lednu 2016 mělo Ministerstvo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout. MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek. Kraj této námitce vyhověl.

Na severu MŽP sice explicitně zmínilo obec Lysice, nicméně je nepochybně nesprávné dělit řízení o D43 v ZÚR jakkoliv na nelogicky vytyčené a samostatně neprovozovatelné úseky.

Logickým úsekem tedy není kraťoučký úsek D43 od Lysic po Boskovice ani usek od Boskovic po Jevíčko, kde je dnes pouhá komunikace II. třídy (a tato komunikace kapacitně dostačuje, je nutné jen dořešit obchvaty obcí).

Požadujeme proto, aby byla napravena nově vzniklá chybná situace, tj. že hranice mezi územními rezervami a definitivně navrhovaným koridorem D43 je nesmyslně v polích po Lysicemi.

Požaduje se proto vyřešit D43 v celém logickém úseku od dálnice D1 po oblast Boskovicka.

V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je správně navrhována D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150).

Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána při nápravě dosavadního pořizování ZÚR, a to ve variantách, kde bude zahrnuta jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II. třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

Vedení D43 trase na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neb nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí je naprosto nepřiměřené.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 32, Nesprávné rozdělování D43 na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, **se nevyhovuje**.

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace *„ministerstvo životního prostředí mělo závažné námitky proti postupu, kdy část koridoru D43 byla dána do územní rezervy (úsek od dálnice D1 po Kuřim) přičemž v navazující oblasti severně od Kuřimi bylo navrhováno o D43 rozhodnout“* a stejně tak formulace *„MŽP požadovalo D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“* neodpovídají skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“*

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o „závažné námitky“ a ministerstvo nepožadovalo *„D43 nedělit na úseky a posoudit D43 jako celek“* ani nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. Podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. *„převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“* bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) *„prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“*. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního

soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: *„Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“*.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou, tak jak je v podání požadováno s odkazem na studii ing. Kalčíka z roku 2015. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (viz výše, podrobněji k problematice souladu s PÚR ČR viz též vyhodnocení **Připomínky č. 38**). Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Pořadí	**033**	Pořadí původní	**P 0354–33**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 33

Nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v hodnocení vlivů (SEA)

Odůvodnění:

Vyhodnocení varianty „Optimalizované“ bylo v celém procesu pořizování ZÚR nesprávné. V provedeném posouzení SEA zveřejněném v květnu 2015 bylo naprosto nesprávně tvrzeno, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou“ a variantou „Německou“ jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za malý rozdíl se nedá např. pokládat situace, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN–T určené pro dálkovou tranzitní dopravu napříč Evropou veden pouhé desítky metrů od obytných budov a v druhém případě je veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce.

Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná“ varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá“ tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na obce. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy varianta „Německá“ je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou obcí Malhostovice a Drásov, obdobně v blízkosti obcí Všechovice a Skalička, což je v příkrém kontrastu s kvalitně navrženou variantou „Optimalizovanou“, která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka.

Na tuto skutečnost bylo již upozorňováno v roce 2015, ale toto bylo ignorováno. Požaduje se tedy náprava ZÚR a nové projednání ZÚR. Je současně požadováno takové vymezení návrhového koridoru D43 od dálnice D1 až po Lysice, které bude provedeno na základě řádného hodnocení vlivů ne veřejné zdraví.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 33, nesprávné vyhodnocení varianty Optimalizované v procesu hodnocení vlivů (SEA), **se nevyhovuje**.

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vyhodnocení varianty „Optimalizované MŽP“„ ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA) je nesprávné. Jedná se o subjektivní názor podatele. Správnost vyhodnocení je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Připomínka obsahuje nepřesnost, ve vyhodnocení SEA není uvedeno, že rozdíly mezi variantami jsou malé, ale že nejsou zásadní, což je podstatný rozdíl ve formulaci.

Varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci posuzovaného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Z výše uvedených důvodů považujeme závěr, že:

a) vhodnější je varianta Optimalizovaná MŽP

b) rozdíl mezi touto variantou a variantou Německou není zásadní

nadále za platný a oprávněný.

K této otázce je zapotřebí ještě uvést jednu skutečnost, která se týká hlukové zátěže. Při přípravě silničních staveb je protihluková ochrana projektována právě na úroveň limitů. To znamená, že pokud daná komunikace vyvolává u nejbližší zástavby nadlimitní zátěž, pak bližší komunikace bude muset být vybavena rozsáhlejšími protihlukovými zdmi a vzdálenější komunikace méně rozsáhlými – ale výsledná hodnota, naměřená u zástavby bude v obou případech stejná, a to těsně podlimitní.

Dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK, jejíž součástí bude hluková a rozptylová studie.

Pořadí	**034**	Pořadí původní	**P 0354–34**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 34

Požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína.

Odůvodnění:

Požadujeme, aby mezi posuzované varianty D43 byla zahrnuta subvarianta s mimoúrovňovou křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína a s napojením na dříve projednávanou variantu obchvatu Čebína – viz vyobrazení na dvou obrázcích v příloze. Trasa tělesa D43 je v této subvariantě beze změny oproti doposud používané variantě „Optimalizované“. Tato subvarianta s alternativním provedením mimoúrovňových napojení je odůvodnitelná existencí dvou intenzívně využívaných silnic II/385 (v trase od Tišnova, Hradčan a Čebína) a I/43 (v trase od obce Česká).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 34, požadavek na prověření subvarianty optimalizované varianty D43 s křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína, **se nevyhovuje.**

Úvodem poznamenáváme, že příloha, na niž se podání odkazuje, nebyla k podání připojena.

Požadavek bude zohledněn v zadání územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, kde budou mimo jiné prověřovány obě varianty D43 a to ve stopě Bystrcké a ve stopě Boskovickou brázdou s návaznostmi na severní úsek D43 Kuřim – Lysice včetně variant obchvatu Kuřimi a zohlednění optimálního řešení silničního spojení Tišnov – Brno. Přitom bude nutné vzít v úvahu probíhající proces povolování silničního obchvatu Čebína.

Pořadí	**035**	Pořadí původní	**P 0354–35**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 35

Požadujeme vypustit dálnici D43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK

Odůvodnění:

Dálnice D43 se má stát součástí transevropské silniční sítě TEN–T, což znamená, že je to komunikace určená pro mezinárodní dálkovou nákladní a osobní dopravu. Vedení kamionové dopravy v blízkosti obcí v úseku D43 od Chrudichrom přes Sudice po severní hranici JM kraje by mělo nepochybně za následek zhoršení kvality života, zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší ve všech těchto obcích, přičemž nelze vyloučit, že by zde docházelo k překračování zákonných hygienických limitů. Územní studie pro R43 v úseku Chrudichromy – Sudice (objednaná z JMK) navrhuje pouze kosmetické úpravy a neřeší klíčovou otázku prašnosti z dálnice.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 35, požadujeme vypustit dálnici D43 v trase Chrudichromy – Sudice – severní hranice JMK, **se nevyhovuje**.

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím

faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele). Kritéria pro plánování dopravních tras jsou přitom multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen vlivy na životní prostředí a zdraví občanů. K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku čj. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost či nepřípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

K dálnici D43 v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) je vyhodnocení uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru DS03 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA (opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů), které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“.

Územní studie pořízená Jihomoravským krajem „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014) prověřila a upřesnila variantní průchod trasy a vymezení koridoru R43 (D43) v úseku Svitávka – Sudice, a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Studie obsahuje také posouzení variant z hlediska vlivu na životní prostředí, hlukového a imisního zatížení obcí. Všechny varianty jsou ze sledovaných hledisek přípustné, v některých případech za předpokladu, že v dalším stupni projektové přípravy záměru budou navržena opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů (např. protihluková opatření). Na základě prověření variant, včetně vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí, studie vymezila společný koridor pro tři varianty R43 včetně alternativního řešení mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“*

Pořadí	**036**	Pořadí původní	**P 0354–36**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 36

Požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno s uvážením všech známých variant

Odůvodnění:

V ZÚR 2011, které byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu v červnu 2011 a kde žalobcem byly i obce Sudice a Chrudichromy, byl koridor tehdejší silnice R43 (nyní D43) severně od Černé Hory posuzován ve třech variantách. V roce 2015 byla obcemi JMK kraji předána studie (Ing. Strnad a firma Nýdrle, 2014) s ukončením R43 u Skalice nad Svitavou a také i autorizovaný projekt dokládající ukončení R43 na kruhovém objezdu (ing. Kalčík, 2015), a to i s přímým napojením do Boskovic a navrženým obchvatem Sebranic. V předkládaném Návrhu ZÚR bylo bez odůvodnění rezignováno na posuzování všech těchto známých variant. To je nepochybně protizákonný postup, což musí být napraveno.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 36, požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno s uvážením všech známých variant, **se nevyhovuje.**

Dálnice D43 je v Návrhu ZÚR JMK vymezena v úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03) invariantně, a to ve směru na Moravskou Třebovou. K požadavku na posuzování všech známých variant dálnice D43 uvádíme, že variantní trasy posuzované v rámci pořizování ZÚR JMK 2011 (jako trasy kapacitní silnice R43) byly variantami směřujícími na Svitavy, které již nelze dále sledovat (viz níže). Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

Podrobnější informace k historii prověřovaných variant a jejich relevantnosti jsou uvedeny v odůvodnění ZÚR v kapitole G.4.1. Dopravní infrastruktura (k předmětnému úseku konkrétně od str. 129).

Co se týče studií a dalších podkladů, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů. Jejich využití je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK. V rámci zpracování návrhu ZÚR JMK projektant vyhodnotil předané podklady a zvážil možnosti jejich využití.

Studie „Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepce návrhu)“ datovaná říjnem 2014 (Sdružení Strnad & Nýdrle) řeší primárně obchvat města Brna pro tranzitní dopravu. Dle textu *„sekundárně předkládá návrh trasy R43 v aglomeraci města Brna, tj. v úseku MÚK Kuřim – MÚK Skalice (Svitávka) k diskuzi. Úsek mezi MÚK Skalice (Svitávka) a R35 není řešen.“* Ve studii je nicméně vysloven předpoklad, že *„pokračování R43 k R35 za MÚK Skalice je možné ve dvou alternativách, a to ve směru na Staré Město a na Svitavy“*. Směr na Svitavy však byl vypuštěn z Politiky územního rozvoje ČR její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován (důvody podrobněji uvedeny v **Připomínce č. 38**).

Návrh trasy R43 ve studii koresponduje s koridory vymezenými v ZÚR JMK pro dálnici D43 ve variantách „Optimalizovaná“ a „Bítýšská“. V úseku Kuřim – Skalice nad Svitavou se liší pouze lokalizace navržených křižovatek. Poloha mimoúrovňové křižovatky Lysice vyznačená v ZÚR JMK (na rozdíl od křižovatky Černá Hora navržené ve studii) byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). Tato poloha umožňující napojení na silnici I/43 s využitím stávající silnice II/376 bez nutnosti budování nového silničního přivaděče je v ZÚR JMK stabilizována. V úseku D1 – Kuřim se jedná o subvariantu s mimoúrovňovou křižovatkou severně od Kuřimi/jižně od Čebína a s napojením na variantu obchvatu Čebína, která se však liší od řešení silničního obchvatu II/385, pro který již probíhá povolovací proces ve fázi územního rozhodnutí.

Trasování silnice R43 v úseku D1 – Kuřim ve studii „Optimalizace trasy R43“ datované 03/2015 (Ing. Kalčík) obdobně odpovídá koridorům vymezenými v ZÚR JMK. Oproti studii Sdružení Strnad & Nýdrle sleduje i alternativní stopu varianty „Bítýšské“ západně od Veverské Bítýšky. V prostoru mezi Chudčicemi a Čebínem je na R43 napojena přeložka silnice II/385,která se stejně jako obdobně vedený variantní obchvat Čebína v případě studie Sdružení Strnad & Nýdrle liší od řešení silničního obchvatu II/385, pro který již probíhá povolovací proces ve fázi územního rozhodnutí. V úseku Kuřim – Skalice nad Svitavou (jak je uvedeno í v textové části studie datované 03/2015) cit.: *„plně navazuje na předaný projekt trasování R43 z roku 2009, avšak rozšiřuje řešení k severu do místa, kde se protíná R43 a stávající I/43. Zde stávající studie ukončuje trasu R43 pomocí okružní křižovatky Skalice nad Svitavou podle nové autorizované studie „Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepce návrhu)“, 2014 (zhotovitel Ing. Milan Strnad a Nýdrle – projekt. kancelář).“* Z projektu,

na nějž studie dle uvedené citace „plně navazuje“, tj. „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází také vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ v ZÚR JMK. Ve studii je odlišně řešena křižovatka u Lysic, z výše uvedeného důvodu však ZÚR JMK stabilizují mimoúrovňovou křižovatku v místě křížení koridoru D43 se silnicí II/376. Od tohoto křížení až po křižovatku u Skalice nad Svitavou je trasa R43 dle textu studie situována do původní polohy německé dálnice. Tato poloha odpovídá koridoru vymezenému v ZÚR JMK pro dálnici D43. Ve studii je dále uvedeno, cit.: *„V případě, že se v následujících dvou desetiletí nebude pokračovat, je ukončení trasy provedeno okružní křižovatkou. Z ní pokračují směry do Skalice nad Svitavou (III/37429), Boskovic (II/150) a na stávající I/43. Na napojení I/43 bude rovněž zřízena okružní křižovatka, kde bude začínat přeložka silnice I/19 směr Kunštát.“* Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K otázce uvedených studií a problematice dělení záměrů na úseky lze závěrem konstatovat, že trasování silnice R43 v obou studiích koresponduje s koridory vymezenými pro dálnici D43 v ZÚR JMK, oproti ZÚR JMK liší se pouze řešení křižovatek. Tento rozdíl je v případě úseků vymezených v ZÚR JMK jako koridory územních rezerv irelevantní, neboť trasy dálnice budou včetně návazností na dopravní síť (a tedy i křižovatek) prověřovány v územní studii uložené v ZÚR JMK. Požadavek bude zohledněn v zadání územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Rozdělení záměrů na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK je na odborném uvážení projektanta.

Podotýkáme, že ani jedna z uvedených studií neřeší silnici R43 (dálnici D43) v úseku, kterým je dotčeno katastrální území obce Sudice.

K údajnému protizákonnému postupu, tj. neposuzování všech známých variant dálnice D43 doplňujeme, že otázkou povinnosti posuzovat varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: *„…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.*

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…“

V zadání ZÚR JMK je požadováno zpracování variant pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, silnice R43 je mezi vyjmenovanými záměry, které zejména mají být zpracovány ve variantách. V rámci projednání zadání ZÚR JMK stanovilo Ministerstvo životního prostředí, že posuzovány a zhodnoceny mají být všechny **relevantní** varianty dopravních koridorů (tedy nikoliv všechny známé varianty) s důrazem na zhodnocení dopadu jednotlivých variant na imisní situaci.

Pořadí	**037**	Pořadí původní	**P 0354–37**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 37

Požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno jako celek

Odůvodnění:

Ministerstvo životního prostředí protestovalo proti neposouzení D43 v úseku okolo Brna společně s navazujícím úsekem od Kuřimi k severu. JMK nesprávně reagoval tím, že uměle rozdělil D43 na úsek od dálnice D1 po Lysice a úsek od Lysic k severu. Toto je jen opakování pochybení, na které upozornilo MŽP. Požadujeme, aby se D43 posuzovala jako celek a ne salámovou metodou, a to dokonce po nefunkčních úsecích.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 37, požadujeme, aby trasování D43 bylo prověřeno jako celek, **se nevyhovuje.**

Pořizovatel ZÚR JMK zdůrazňuje, že formulace *„Ministerstvo životního prostředí protestovalo proti neposouzení D43 v úseku okolo Brna společně s navazujícím úsekem od Kuřimi k severu“* neodpovídá skutečnosti. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK se ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) vyjádřilo dne 5. ledna 2016 ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko SEA“). MŽP ve stanovisku SEA stanovilo v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“*

Z uvedeného textu je evidentní, že ze strany MŽP se nejedná o údajný „protest“ či upozornění na pochybení. Podmínka MŽP nebyla směřována ani proti členění koridoru R43 na úseky, MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. *„převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“* bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Účelem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) *„prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“*. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

V uplatněné připomínce není definováno, co je myšleno pod pojmem „salámová metoda“. Dle kontextu se lze domnívat, že se zřejmě jedná o rozdělení koridoru R43 na úseky. Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností a není v rozporu se stavebním zákonem.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: *„Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn*

jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

K vyslovenému názoru o „nefunkčnosti“ úseků dálnice D43 pořizovatel dále podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze zaměňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti jednotlivých etap.

Pořadí	**038**	Pořadí původní	**P 0354–38**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 38

Požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR

Odůvodnění:

V PÚR ČR (platné ke dni zveřejnění Návrhu ZÚR veřejnou vyhláškou ze dne 23. 3. 2015) bylo zahrnuto vymezení R43 s odkazem jak na Svitavy, tak i na Moravskou Třebovou. Toto bylo v Návrhu ZÚR z roku 2015 nesprávně ignorováno. V Aktualizaci PÚR schválené až následně (tj. 15. 4. 2015) byl odkaz na Svitavy vypuštěn bez plnohodnotného a situaci v území odrážejícího odůvodnění. To je nepochybně protizákonný postup. Změna dle Aktualizace PÚR je podstatnou změnou a proto měl být projednána změna Zadání ZÚR Zastupitelstvem JMK. To se nestalo.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 38, požadujeme, aby bylo napraveno pochybení při schvalování Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR), **se nevyhovuje.**

Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010–149 ze dne 24. února 2011 potvrdil oprávněnost uvedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje. V rozsudku mimo jiné NSS uvedl cit.: „ Z *textu PÚR 2008 jednoznačně nevyplývá, že by se vláda chtěla odchýlit od již dříve sledovaného koridoru… …článek 121 PÚR 2008 stanovil úkol pouze pro MD, neupravoval však sám dvě varianty vedení koridoru R43, které by měly vliv na územní plánování …….. doplnění názvu „Svitavy“ do bodu 121 PÚR 2008 je třeba interpretovat tak, že tu jde o úkol pro ústřední správní úřady (konkrétně pro MD), aby v součinnosti s MŽP a oběma dotčenými kraji byly k prověření možnosti směrování koridoru na Svitavy (neboť směrování na Moravskou Třebovou bylo prověřeno již v minulosti a také se stalo součástí dřívější převzaté územně plánovací dokumentace) opatřeny relevantní územně plánovací podklady. Teprve kladným výsledkem takového prověření by vznikl podklad, který by při další aktualizaci PÚR již umožnil uložit konkrétní úkol orgánům územního plánování….“*

V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která ukládala MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v čl. (121) prověřit možnosti připojení R43 v prostoru Svitavy, zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Studie byla projednávána v období červen až srpen 2010 se zástupci MŽP, příslušných odborů Jihomoravského kraje, Pardubického kraje, Brněnskými vodárnami a kanalizacemi a s obcemi, kterých se dotýkalo vedení navrhovaných variant směrem na Svitavy. K výsledkům této studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16. 09. 2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R 43 ve směru na Svitavy

a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Bylo doporučeno řešení, které projednaly dotčené orgány MD a MŽP a jejich dohodu následně potvrdilo MMR souhlasem ke splnění úkolu PÚR ČR 2008. Uvedené závěry byly potvrzeny rovněž rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 k ZÚR JMK v článcích [320] a [321].

Návrh koridoru dálnice D43 směrem na Moravskou Třebovou v návrhu ZÚR JMK je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR a současně koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010.

K variantě na Svitavy dodáváme, že má zásadní problémy s vedením na území Pardubického kraje. Zásadním střetem s životním prostředím je průchod přes II. ochranné pásmo březovského vodního zdroje, sloužícího pro zásobování města Brna. Dále trasa zasahuje do dobývacího prostoru výhradního ložiska Březinka. Výsledky vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R 35“ jsou známy od roku 2010 a slouží jako negativní průkaz řešení varianty R43 Brno – Svitavy.

Návrh ZÚR JMK tak v daném úseku navrhl řešení dálnice D43 invariantně v souladu s výše uvedenými závěry. Z uvedeného vyplývá, že KrÚ JMK při zpracování a projednání Návrhu ZÚR JMK nepochybil a postupoval v souladu, jak s PÚR ČR 2008 tak s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

K požadavku na změnu Zadání ZÚR JMK v souvislosti s aktualizací PÚR ČR citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) bod [252] cit.: *„Proces pořizování územně plánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel…“*

V návrhu Zadání ZÚR JMK je uvedeno cit.: *„Zpřesnit koridor R43 v trase Brno – Svitavy/Moravská Třebová (E461) vymezený v PÚR*.“ Což předložený návrh ZÚR JMK splňuje.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Pořadí	**039**	Pořadí původní	**P 0360–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 39

Požadujeme ze všech textových částí ZÚR JMK (zejm. textová část odůvodnění) vypustit argumentaci potřebnosti záměrů z důvodu rozvojových ploch – průmyslových center Šlapanicka. A na základě vypuštění tohoto argumentu přehodnotit potřebnost námi namítaných komunikací. Odůvodnění: Na základě výše uvedeného upozorňujeme na zásadní změnu v případě přístupu vedení města Šlapanic, které upouští od záměrů budování rozvojových ploch pro průmysl, a to na základě dlouhodobých stanovisek Ministerstva životního prostředí a potřeby ochrany zemědělského půdního fondu, kterou má také ZÚR JMK zakomponovanou ve svých prioritách (15). Tuto skutečnost je třeba zohlednit především v textové části ZÚR JMK. Argumentace potřebnosti JVT je tak bezpředmětná a je potřeba od záměrů na JVT upustit. Nelze se opírat ani o generely krajských silnic, protože ty byly zpracovány právě s ohledem na masivní plochy výroby u Šlapanic.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 39, požadující vypustit argumentaci potřebnosti záměrů z důvodu rozvojových ploch – průmyslových center Šlapanicka **se vyhovuje,** připomínce požadující vyřazení záměru RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice“) z návrhu ZÚR JMK, **se nevyhovuje**.

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013". Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno" (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*). *Z* těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

K vymezení územní rezervy RDS32 je v odůvodnění ZÚR JMK uvedeno: *Návrh koridoru vychází z "Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013"… Ve směru od dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice. Realizací stavby dojde k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení území na nadřazenou silniční síť.* Jak je z textu zřejmé, neodkazuje se záměr RDS32 na Generel krajských silnic ani na „průmyslové centra Šlapanicka", pouze na rozvojové plochy města, které město ve svém platném územním plánu má prokazatelně vymezeny.

V odůvodnění záměru DS33 III/15286 Brno, Slatina, obchvat je uvedeno: *Dle Generelu krajských silnic je silnice III/15286 součástí nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a* ***napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska****…* Dle citovaného textu nelze dovodit, že se jedná o stávající průmyslová centra či navrhovaná průmyslová centra, obě města v době zpracování Generelu krajských silnic byla (a stále jsou) centry dojížďky za prací.

Dle návrhu ZÚR JMK, kapitoly B.5. Centra osídlení, patří Slavkov u Brna mezi subregionální centra, Šlapanice mezi centra mikroregionální; jedním z požadavků na uspořádání a využití území u těchto center je úkol *vytvářet podmínky pro zajištění dostupnosti center*. V odůvodnění záměru DS33 bude z důvodu nepřesnosti stávajícího textu vypuštěn text *(Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska a* bude nahrazen textem *(Brno, Šlapanice jako mikroregionální centrum, Slavkov u Brna jako subregionální centrum)*.

Pořadí	**040**	Pořadí původní	**P 0367–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 40

Rada městské části Brno Maloměřice a Obřany má k návrhu ZÚR JMK námitku a opakovaně žádá zařadit do seznamu záměru obcí komunikační obchvat Maloměřic a Obran s řešením jako výpadovou komunikaci směrem na sever, a to z důvodu extrémního dopravního křížení hlavních komunikací II třídy ulici Selská, Obřanská a Fryčajovu v souvislosti s bytovou výstavbou v obcích: Bílovice nad Svitavou, Babice, Řícmanice....

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 40, požadující zařadit do seznamu záměrů obcí komunikační obchvat Maloměřic a Obřan, **se nevyhovuje**

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 nevyloučí.

Z připomínky a ze situace v území je zřejmé, že je požadován obchvat 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, Chrlic, Tuřan, Bosonoh) či místního významu (obchvat MČ Maloměřice–Obřany). 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., zásady územního rozvoje 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.

Pořadí	**041**	Pořadí původní	**P 0416–01 (z N035)**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 41

<u>Město Mikulov je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy</u>

S nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti města Mikulov by vedlo k významnému obtěžování občanů Mikulova, a to zejména v nočních hodinách.

Vyhodnocení připomínky

Tato připomínka byla původně podána jako součást (2. bod) námitky zástupce veřejnosti Ferdinanda Kurtina. Podle § 23 odst. 2 a 3 stavebního zákona zástupce veřejnosti musí doložit zmocnění od stanoveného počtu občanů, kteří jej svým podpisem zmocňují k podání námitky na základě věcně shodné připomínky. Zástupce veřejnosti však v tomto případě uplatnil námitku, pro kterou nebyl zmocněn na základě předložené věcně shodné připomínky a pro podání námitky v odlišném znění nedoložil předepsané zmocnění. Vzhledem k tomu, že Ferdinand Kurtin nebyl platně zmocněn k podání této námitky jako zástupce veřejnosti, tato námitka nebyla vyhodnocena v rámci rozhodnutí o námitkách, ale byla vyhodnocena postupem jako všechny ostatní připomínky veřejnosti uplatněné podle § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Připomínce č. 41, město Mikulov je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy, s nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti města Mikulov by vedlo k významnému obtěžování občanů Mikulova, a to zejména v nočních hodinách, **se nevyhovuje.**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015). Problematikou

v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

K obavám ze zvyšování hlučnosti z důvodu vymezení koridoru pro záměr uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K připomínce hlučnosti v oblasti Mikulova uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezený koridor dálnice D52 bude tvořit obchvat Mikulova a odvede dopravu z dnes již zastavěného území.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní

prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**042**	Pořadí původní	**P 0352–01–02**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 42

1. Návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Tento požadavek předložený návrh ZÚR JMK nesplňuje, a to zejména z následujících důvodů:

1.1 Předchozí snahy Jihomoravského kraje o vydání „krajské" územně plánovací dokumentace

Na území Jihomoravského kraje je již řadu let (v případě některých záměrů několik desítek let) plánována řada významných pozemních komunikací mezinárodního, celostátního či krajského významu, které mají tvořit páteřní silniční síť v kraji. Jedná se zejména o dálniční spojení Brna s Vídní, propojení dálnice D1 s dálnicí (dříve rychlostní silnicí) D35, řešení dopravní situace na jih od Brna či problematiku polohy brněnského hlavního nádraží (tzv. ŽUB Brno).

Od vzniku krajů v roce 2000 vydal Jihomoravský kraj dvě územně plánovací dokumentace, a to konkrétně územní plán vyššího územního celku Břeclavsko v roce 2006 a předchozí verzi ZÚR JMK v roce 2011. Obě tyto územně plánovací dokumentace byly v celém rozsahu zrušeny Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS"), a to jeho rozsudky ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007 – 235, resp. ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–526. Jihomoravskému kraji se tedy za celou dobu jeho existence, během více než 15 let, nepodařilo vydat žádnou územně plánovací dokumentaci, jež by nebyla jako celek zrušena soudem pro nezákonnost. Jihomoravský kraj je zároveň v současnosti jediným krajem, který aktuálně nemá účinnou krajskou územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje).

Předchozí ZÚR JMK, vydané dne 22. 9. 2011 a zrušené jako celek rozsudkem N5S ze dne 21. 66 2012, čj. 1 Ao 7/2011 – 526, byly řadou subjektů kritizovány zejména pro důsledky v nich obsažené koncepce plánovaného rozvoje páteřní silniční infrastruktury. Podstatu této kritiky lze shrnout takto: Část území Jihomoravského kraje je dlouhodobě zatěžována nad míru nejvyšších přípustných hodnot znečištění ovzduší škodlivými látkami, zejména částicemi polétavého prachu, a hlukem. Převažujícím zdrojem tohoto nadlimitního zatížení je silniční doprava po stávajících komunikacích. Vymezené koridory pro záměry klíčových silničních staveb zasahují do nadlimitně zatíženého území a/nebo do něj přivádějí další dopravu. Nevyhnutelným důsledkem jejich realizace by tedy bylo další zvýšení zátěže tohoto území.

1.2 Dosavadní pořizování nových ZÚR JMK

Návrh ZÚR JMK pro společné jednání, zveřejněný dne 23. 3. 2015, opět vymezil většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚR JMK. V centrální oblasti Jihomoravského kraje však vymezil pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou záměru označeného jako „R52/JT", územní rezervy. Dopravní řešení v této oblasti má být vyřešeno až v budoucnu, na základě „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno". Řešení koncepce budoucí dopravní infrastruktury kraje, a v návaznosti na to i dlouhodobé „nadlimitní" zátěž některých oblastí kraje, by na základě toho bylo odloženo do neurčitě vzdálené budoucností.

1.3 Důvody rozporu aktuálního návrhu ZÚR JMK se zákonným účelem zásad územního rozvoje

Rovněž aktuální návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb celostátního, resp. mezinárodního významu (dálnice

D1 a D2, dálnice D43, tzv. tangenty města Brna, dálnice D52, a jejich vzájemné propojení, letiště Brno-Tuřany, ŽUB Brno, vysokorychlostní tratě Praha–Brno-Ostrava a Brno – Břeclav – Vídeň) plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využiti území, prověřeno až po vydání ZÚR JMK územní studií nazvanou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno". Celková plocha území, pro které má být územní studie zpracována a ve kterém se nacházejí navržené územní rezervy pro uvedené dopravní stavby, zaujímá dle mapových podkladů k návrhu ZÚR JMK (schéma dopravní infrastruktury) stovky km^2 území v centrální části kraje. Tato oblast zahrnuje celé město Brno a cca 50 obcí v okolí Brna. Ve směru sever – jih oblast zaujímá cca 40 % celkové délky kraje.

Žádný z výše uvedených záměrů nemůže být realizován, resp. nemůže ani dojít ke specifikaci jeho vymezení v územních plánech, pokud chybí jednoznačné vymezení ploch a koridorů pro tyto záměry v ZÚR JMK. Bez tohoto vymezení rovněž nemůže být naplněn výše citovaný požadavek § 36 odst. 1 stavebního zákona, ani požadavek vyplývající z odst. 3 tohoto ustanovení, podle nějž zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

ZÚR JMK z roku 2011 obsahovaly vymezení ploch a koridorů naprosté většiny významných dopravních staveb na území kraje. Pokud pořizovatel po zrušení těchto ZÚR JMK následně dospěl k závěru, že pro vymezení celkové koncepce dopravní infrastruktury kraje, resp. všech jejích podstatných součástí, nemá dostatek podkladů, měl si je bezodkladně opatřit přímo v rámci procesu pořizování nových ZÚR JMK. **Není v souladu se zákonným účelem zásad územního rozvoje ani s cíli a úkoly územního plánováni'** (k tomu viz podrobněji níže), **jestliže místo toho pořizovatel navrhuje vymezení územních rezerv pro řadu významných dopravních staveb a stanoví požadavek na zpracování územní studie, čímž se vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje i řešení problému nadlimitní zátěže některých lokalit odsouvá nejméně o několik dalších let.**

V textové části Odůvodnění ZÚR JMK nelze mimo nalézt věcné zdůvodnění, proč nebylo možné prověřit otázky, jež mají být obsahem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě", během téměř čtyř let pořizování návrhu ZÚR JMK. V příloze zadání ZÚR bylo uvedeno 262 podkladových dokumentů pro zpracování návrhu, včetně několika územních studií, (například *„Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje"* nebo *„Zhodnoceni potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje a Model silniční dopravy pro síť JMK").* Je tedy nedůvodné tvrdit, že pro zpracování návrhu ZÚR, obsahujícího komplexní řešení území kraje, včetně koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, nebyl k dispozici dostatek podkladů. Pořizovatel navíc některé z existujících podkladů zcela ignoroval (k tomu viz podrobněji níže). Pokud by bylo zpracování nové územní studie skutečně nezbytné, mohl pořizovatel zahájit její přípravu v nejbližších měsících po zrušení předchozích ZÚR JMK (v druhé půli roku 2012).

Základní zákonný účel vydání ZÚR JMK, který měl tento strategický dokument plnit již nejpozději od 1. 1. 2012 (viz § 187 odst. 3 stavebního zákona), by tedy v případě schválení předloženého návrhu ZÚR JMK zůstal nenaplněn.

2. Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného Využití a prostorového uspořádání území

Nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona). Především není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území podle § 18 odst. 2 stavebního zákona. Splněn není ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle nějž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly, například vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření (§ 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).

K požadavku komplexnosti řešení se NSS vyjádřil ve svém rozsudku ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559, tak, že *„Územní plánování lze prostřednictvím jeho cílů uvedených v § 18 odst. 2 stavebního zákona definovat jako soustavnou a komplexní činnost, která tkví především v celkovém pojetí přijatého řešeni. Ostatně také proto stavební zákon požaduje, že komplexní zdůvodněni přijatého řešeni, včetně vybrané varianty, musí být součástí odůvodnění ZÚR JMK [§ 40 odst. 2 pism. d)]. Odpůrce však tomuto požadavku nedostál a ani dostát nemohl, neboť koridor horkovodu, který má fungovat jako zdroj tepla pro město Brno, ukončil před Brnem u přečerpávací stanice Bosonohy, což rozhodně nelze považovat za komplexní přistup ve smyslu výše uvedeného."*

Dále soud uvedl, že *„Ve vztahu ke koridoru horkovodu TE 42 lze tedy shrnout, že Nejvyšší správní soud ve shodě s navrhovatelem dospěl k závěru, že ZÚR JMK neodpovídají výše vyloženým zákonným podmínkám (§ 18 odst. 2, § 19*

odst. 2, § 36 odst. 1 a 5 a § 40 odst. 2 pism. d) stavebního zákona) a jsou proto v dané části nezákonné. Tento rozpor s hmotným právem je třeba spatřovat v tom, že odpůrce (i) ukončil trasu koridoru na hranici města Brna (popření komplexnosti a závaznosti přijatého řešení) a (ii) nezabýval se relevantním variantním vedením trasy koridoru (popření aktuálnosti a alternativnosti přijatého řešeni).“

Návrh ZÚR JMK vymezuje, kromě územních rezerv, i několik „návrhových“ koridorů dopravních staveb, které navazují na území, určené k vyhodnocení územní studií. Takto je vymezen koridor dálnice D52, tvořící součást transevropského (Baltsko–adriatického) koridoru TEN–T, který přivádí další objemy tranzitní dopravy ze směru od hranice s Rakouskem v Mikulově do jižní části brněnské aglomerace, resp. prostřednictvím koridoru záměru „„jižní tangenty“, označené jako „D52/JT“ přímo na území města Brna, konkrétně městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice. Navazující části budoucí dopravní infrastruktury však již řešeny nejsou. Podobně návrh ZÚR JMK přistupuje k vymezení dálnice D43. Vymezení jejího koridoru od hranic s Pardubickým krajem končí u Lysic a jeho další části jsou určeny pro vyhodnocení v rámci územní studie. Nejsou přitom vyhodnoceny celkové budoucí důsledky tohoto dopravního řešení jako celku.

Tento přístup nelze s ohledem na principy, vyjádřené ve výše citovaných částech rozsudku NSS ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559, považovat za komplexní a zajišťující kontinuitu a proveditelnost řešených záměrů v jejich celku a vzájemných souvislostech. Návrh ZÚR JMK je proto v rozporu s těmito základnímu cíli územního plánování.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 42, návrh je v rozporu se zákonným účelem zásad územního rozvoje, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na zajištění komplexního řešení účelného využití a prostorového uspořádání území**, se nevyhovuje.**

Odůvodnění:

V připomínce podatelka cituje § 36 odst. 1 stavebního zákona tedy pouze jeho úvodní část. Dále je v předmětném paragrafu uvedeno cit.:“…*Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen ‚územní rezerva‘)*….“ Předložený návrh ZÚR JMK tak splňuje požadavky § 36 stavebního zákona v celém jeho znění.

K pořizování územně plánovací dokumentace krajem, uvádíme:

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Ve vymezené ploše však není rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let“ pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Podatelka nesprávně popisuje, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR vymezují plochu s územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského

města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 odst. 1 stavebního zákona). Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 19 odst. 2 stavebního zákona).

Úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týkají. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme, že PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů

v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*"

Ke konstatování, že některé studie byly zcela ignorovány, doplňujeme, že podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

K vymezení dálnice D52:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12.2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce

Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor" jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Danou problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

<u>K vymezení dálnice D43:</u>

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká"*, *„Bítýšská"* a *"Optimalizovaná MŽP – alternativy"*, **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná MŽP", **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny 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 (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridoru dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. 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.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry.* Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 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. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

ZÚR JMK tak vymezují dálnici D43 komplexně a vzájemných souvislostech s využitím jak návrhových ploch, tak územních rezerv s možností variantního řešení v daných úsecích.

Pořadí	**043**	Pořadí původní	**P 0352–03**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 43

Nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území

Výše citovaná ustanovení § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona vyžadují, aby nástroje územního plánování, tedy

i zásady územního rozvoje, zajišťovaly předpoklady pro udržitelný rozvoj území.

43.1 Stav zatížení území v centrální části Jihomoravského kraje

Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry a územní rezervy záměrů silničních staveb (zejména jižní část území Statutárního města Brna a jeho nejbližšího okolí), vyplývá důvodný předpoklad, že některé tyto záměry, a zároveň celková koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, kterou návrh ZÚR JMK „implicitně" předpokládá, resp. preferuje (viz podrobněji níže **Připomínku č. 48**) nejsou realizovatelné, a to s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území. Zejména v oblasti městské části Brno – Bosonohy a v přilehlých obcích (v celém pásu od Troubska přes Ostopovice, Moravany, Nebovidy až po Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Holubice, atd.) jsou dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

V této souvislosti je možné poukázat například na výsledky měření znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM_{10} měřících stanic v Brně–Tuřanech, která byla do roku 2010 nejbližší měřicí stanicí k území v jižní části brněnské aglomerace, jímž prochází dálnice D1 a kde by se nacházely další dopravní stavby dle koncepce prosazované Jihomoravským krajem, a v Brně–Bohunicích, která je tomuto území nejbližší stanicí od roku 2010. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice jsou výsledky jejich měření následující:

Údaje z měřící stanice Brno-Tuřany:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µ/m^3	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou dennímu	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10}	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174.5	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161.8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87.9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122.3	224 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	368 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112.7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219.8	404 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %
2009	30		1	Nepřekročen	158.4	316 %
2010	50		6	PŘEKROČEN	215.7	431 %

Údaje z měřící stanice Brno-Bohunice:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu	Maximální denní průměrná koncentrace	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10}
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %.
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258 %
2012	45	24	PŘEKROČEN	147,3	295 %
2013	41	62	PŘEKROČEN	117,5	235 %
2014	51	23	PŘEKROČEN	90,2	180,4 %
2015	33		Nepřekročen		

Obdobně lze poukázat také na dlouhodobé překročení nejvyšších přípustných limitů zatížení území hlukem z automobilové dopravy v některých částech území Jihomoravského kraje, kde „Koncepční scénář C" předpokládá realizaci dalších dopravních staveb a tedy i další nárůst zátěže v již nadlimitně zatíženém území, což potvrzují „hlukové výjimky", vydávané Krajskou hygienickou stanicí Jihomoravského kraje.

43.2 K důvodům zrušení ZÚR JMK z roku 2011

V bodě [112] rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526, jímž byly zrušeny předchozí ZÚR JMK, NSS uvedl: *„Soud tak na jednu stranu nemůže přijmout tezi, že by se zásady územního rozvoje mohly dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či s nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. Na druhou stranu provedeným výkladem nemíní aprobovat přístup, který by na základě zásad územního rozvoje bez dalšího umožňoval umisťovat do nadlimitně zatíženého území další stavby, nebo který by v rámci motta „kdo dřív přijde, ten dřív mele" umožnil umísťovat bez uvážení jakékoliv stavby až do naplnění maximálního stanoveného limitu nebo hodnoty, s tím, že ostatní stavby budou nerealizovatelné."* Dále v citovaném bodě rozsudku NSS konstatoval, že *„Zde právě vystupuje do popředí role zásad územního rozvoje coby koncepce, jež vyžaduje holistický pohled na věc. V průběhu pořizování zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatíženi území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné, nebo na projekty směřující k použití nezákonných praktik typu salami–slicing (salámová metoda).* ***Na vymezování jednotlivých záměrů v zásadách územního rozvoje je tedy třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je–li zamýšleno vícero záměrů v již dosti zatížené části území (imisemi, hlukem apod.).*** *To jinými slovy znamená, že při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace, jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření."* (zvýraznění podatelka).

K tomu dále podatelka poukazuje na závěry NSS v jeho rozsudku ze dne 31. 1. 2012, čj. 1 As 135/2011 – 254 podle nějž *„limity využití území představují hranice pro využiti území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku"* a dále *„Závěr městského soudu lze stručně shrnout tak, že* ***do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... se Nejvyšší správní soud plně ztotožňuje.*** *... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činnosti nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...) ... Ostatně již z čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod vyplývá, že výkon vlastnického práva nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní pro středí nad míru stanovenou zákonem."* (zvýraznění podatelky).

43.3 Rozpor aktuálního návrhu ZÚR JMK s požadavkem udržitelného rozvoje území

Zvýše uvedeného vyplývá, že pořizovatel nemůže při vymezování záměrů v zásadách územního rozvoje ignorovat současnou úroveň zatížení dotčeného území. Naopak musí prověřit, zda má plánovaný záměr vůbec šanci na realizaci v navazujících řízeních. Tím více v tomto případě nabývá na důležitosti celkové posouzení vlivů budoucí páteřní silniční sítě kraje a nikoli posuzování jen dílčích úseků staveb s tím, že v „jádrové oblasti" budou vymezeny jen územní rezervy. **Jestliže není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrhu ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec** (za jakýchkoli reálných podmínek) **možná a přípustná, je tím zpochybněna celá koncepce budoucí podoby dopravní infrastruktury kraje, z níž návrh ZÚR JMK „implicitně" vychází. V** tom případě nelze považovat za řádně posouzené ani ty součásti této budoucí koncepce, pro které jsou vymezeny „návrhové" plochy a koridory (D52, D52/JT). V takovém případě pak není jejich vymezení ani dostatečné odůvodněno.

Konstatování, že koncepce rozvoje dopravní (silniční) infrastruktury, označená v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" by vedla k nadlimitnímu zatížení dotčeného územní, podporují rovněž závěry odborných studií ***„Posouzení dopravních koncepci pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejích dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí",*** jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., **a *"Posouzení***

dopravních koncepci pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů –vlivů na veřejné zdrávi a životní prostředí" autora MUDr. Miroslava Volfa, PhD., jež má pořizovatel k dispozici.

V oblastech, kde jsou dlouhodobě překračovány nejvyšší přípustné hodnoty znečištění ovzduší a hlučnosti, je povinností příslušných orgánů veřejné správy neprodleně aplikovat veškerá možná konkrétní a účinná opatření k nápravě tohoto protiprávního stavu. Pro orgány územního plánování to specificky vyplývá z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle nějž je úkolem územního plánování podle prověřovat rizika s ohledem na veřejné zdraví a z § 19 odst. 2 stavebního zákona, odkazujícího na povinnost posouzení vlivu územně plánovací dokumentace a udržitelný rozvoj území. Nezbytnost provedení územně plánovacích opatření v případě překročení imisních limitů znečištění ovzduší stanoví i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Z rozsudku Soudního dvora EU ve věci C–237/ 07 přitom vyplývá, že tato opatření musí být přijímána i v případě, že překročení limitů pouze hrozí. S ohledem na výše uvedené tedy nelze ani zvažovat a dále prověřovat mj. vedení dálnice D43 přes území městské části Brno – Bosonohy a vyloučena je tak celá „bystrcká" varianta této dálnice.

Návrh ZÚR JMK je tedy ze všech výše uvedených důvodů v rozporu s cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území, s výše citovanými úkoly územního plánování a s povinností pořizovatele i dalších orgánů řešit prostřednictvím ZÚR JMK nadlimitní zatížení částí území kraje.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 43, nečinnost kraje při nápravě protiprávního stavu zatížení životního prostředí – návrh je v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje území, **se nevyhovuje.**

K bodu 43.1. ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Dodáváme, že stanice Brno – Lány (v námitce označená jako Brno – Bohunice) je umístěna v podstatně více zatížené části Brna, resp. v území s mnohem vyšší koncentrací zdrojů emisí, než by odpovídalo oblasti Brno – Bosonohy, Troubska.

Intenzity dopravy na dálnici D1 jsou v prostoru Bohunic podstatně vyšší (58,9 tis. voz./den – stav v roce 2010) než u Troubska a Bosonoh (45,7 tis. voz./den), nemluvě o blízkosti další silně zatížené komunikace silnice č. 52 (28 tis. voz/den).

Z tohoto hlediska by byla více reprezentativní stanice Tuřany, která je umístěna sice ve větší vzdálenosti, ale v charakterově podobnější lokalitě. Na této stanici byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou.

Nicméně ještě vhodnější je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků

imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m^{-3}).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou–li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: *„Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.*

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference

veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit."

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „*Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:*

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatelky o nemožnosti umisťování staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší a o jejich nerealizovatelnosti je mylná.

K výtce, že *není ani rámcově vyhodnoceno, zda je budoucí realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, vůbec možná a přípustná* uvádíme, že územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

S citovanými částmi rozsudku NSS v bodě 43.2 podání se ztotožňujeme a dodáváme, že projektant předběžně posoudil všechny varianty D43 jako realizovatelné. Vzhledem k velké míře nejistoty však nemohl vybrat výslednou variantu bez podrobnějšího prověření návazností v řešeném území, a proto navrhl jejich vymezení jako územní rezervy a zpracování územní studie. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv (holistický pohled na věc), tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Upozorňujeme, že citace z rozsudku NSS č. j. 1 As 135/2011–254 uvedená v podání obce se vztahuje k umisťování stavby, v němž má právě místo posuzování splnění imisních limitů pro záměr.

K bodu 43.3 uvádíme, že neignorujeme stávající stav zatížení. Výše k bodu 43.1 jsme uvedli, z jakých podkladů projektant při hodnocení vycházel. Současně jsme se již vyjádřili k možnosti umisťování záměrů do území s překročenými imisními limity.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. V celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní

infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Ke studiím MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana konstatujeme, že tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, totiž většina dopravy ve směru sever–jih bude nadále realizována přes tento prostor, ale po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Překračování imisních limitů v Bohunicích, které je prezentováno v této námitce, je naopak silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Ve vyhodnocení připomínky jsme se vyjádřili ke stávajícímu stavu zatížení území, k realizovatelnosti záměrů, k navrhované koncepci v návrhu ZÚR JMK a k důvodům uložení zpracování územní studie. Z vyhodnocení připomínky je zřejmé, že zvolený postup je odůvodněný, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli.*

Pořadí	**044**	Pořadí původní	**P 0352–04**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 44

Návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu.

Podle § 18 odst. 1 věty první stavebního zákona platí, že *„Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu …“.* Ani tento cíl nemohou ZÚR JMK plnit, pokud budou pro podstatnou část nejvýznamnějších dopravních staveb vymezeny pouze územní rezervy. Aby ZÚR JMK uvedený základní cíl územního plánování naplnily, musí závazně vymezit budoucí podobu celé základní (páteřní) silniční, resp. dopravní infrastruktury kraje, včetně jeho centrální oblasti.

Pokud kraj ignoruje dostupné údaje o současném zatížení území (viz Námitka č. 43) a odkládá vymezení koridorů dopravních staveb, jejichž realizace není tímto stávajícím zatížením vyloučena, ale jež by naopak přispěly ke snížení současné zátěže území, porušuje tím zároveň svou povinnost podle citovaného ustanovení stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 44, návrh je v rozporu se základním cílem územního plánování na vytváření předpokladů pro výstavbu, **se nevyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u připomínek č. 1 a 2. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

K ignorování stávajícího stavu zatížení území jsme se vyjádřili u **Připomínky č. 43**.

Kraj řešením v návrhu ZÚR JMK dostál povinnostem uvedeným v § 18 odst. 1 *vytvářet předpoklady pro výstavbu a **pro udržitelný rozvoj území***….podrobněji u **Připomínek č. 42 a 43**.

Pořadí	**045**	Pořadí původní	**P 0352–05**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 45

Návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK

Podle § 37 odst. 1 stavebního zákona pořizuje krajský úřad návrh zásad územního rozvoje „na základě zadání“. Předložený návrh ZÚR JMK se od schváleného zadání odchyluje v tolika aspektech, souvisejících s ostatními podatelkou uplatněnými námitkami, a natolik závažným způsobem, že je dle přesvědčení podatelky samu tuto skutečnost nutno považovat za odporující zákonu.

45.1 Nevymezení podmínek pro celkové řešení dopravní sítě

Obecně podatelka konstatuje, že schválené zadání požadovalo pořídit návrh ZÚR JMK v souladu s výše uvedeným základním účelem zásad územního rozvoje a s cíli a úkoly územního plánování pro celé území kraje. Z žádné části zadání nevyplývá, že by zastupitelstvo schválilo postup, kdy pro většinu klíčových silničních staveb budou v návrhu ZÚR JMK vymezeny územní rezervy. Zadání naopak požadovalo, aby návrh ZÚR JMK obsahoval konkrétní řešení dopravní koncepce (např. formulace *„vytvořit uzemní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od D 1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih v rozvojové oblasti OB3 vymezené v PÚR“* nebo *„Stanovit území Brněnské aglomerace s využitím „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, (2010)“a stanovit zásady pro usměrnění jeho rozvoje.“*

Zadání v tomto směru předpokládalo využití existující územní studie z roku 2010 s názvem „„Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí“ a dalších více než 260 podkladů a studií, jež tvoří přílohu zadání (viz výše). Ze zadání nijak nevyplývalo, že by se nejednalo o dostatečný podklad pro dokončení návrhu ZÚR JMK a že by bylo potřeba zpracovávat další územní studii, a to až po schválení ZÚR JMK jako podklad pro jejich aktualizaci.

45.2 Neřešení imisní a hlukové zátěže jako „hygienické závady“

Zadání na str. 5 uvádí jako „hygienické závady“ zatížení části území kraje imisemi a hlukem ze silniční dopravy a požaduje její řešení v návrhu ZÚR JMK. Na str. 20 zadání k tomu dále bylo požadováno *„Zohlednit zájmy orgánů ochrany veřejného zdraví, zejména zohlednit stávající zátěž území hlukem z dopravy na pozemních komunikacích resp. časově omezená povolení provozu zdrojů hluku nadmístního významu vydaná Krajskou hygienickou stanici Jihomoravského kraje se sídlem v Brně dle ustanovení § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“*

Jak vyplývá z odůvodnění námitky č. 3 výše, tento požadavek zadání nebyl splněn, neboť vymezením územních rezerv v centrální části kraje a odložením rozhodnutí o celkové podobě budoucí koncepce dopravní

infrastruktury (a zároveň dílčím vymezením částí této koncepce – dálnice D52, záměr označený jako D52/JT – bez zohlednění jejich celkového kontextu) je řešení uvedených „hygienických závad“ odloženo na neurčito a zčásti znemožněno, resp. významně ztíženo.

45.3 Rozpor vymezení koridorů záměrů D52, D52/JT a D43 se schváleným zadáním

Ve vztahu k uvedeným záměrům schválené zadání požadovalo:

– zpřesnit koridor R 52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E 461) vymezený v PÚR

– prověřit vymezení koridorů tzv. Jihozápadní tangenty, Jižní tangenty a Jihovýchodní tangenty potvrzené v Generelu dopravy JMK s využitím územních studií, které jsou součástí Přílohy č. 1

– zpřesnit koridor R 43 v trase Brno – Svitavy/Moravská Třebová (E461) vymezený v PÚR.

Ve vztahu k dálnici D2 a záměru „D52/JT“ nebylo v zadání uvedeno nic o tom, že by po těchto komunikacích, tvořících součást transevropského Baltsko–adriatického koridoru TEN–T, měla být zavedena tranzitní doprava do hustě obydlené oblasti brněnské aglomerace (město Modřice, městské části Brno-Chrlice, Brno – jih a dále po D1 Brno-Bosonohy a obce Troubsko, Ostopovice a další). Záměr jihozápadní tangenty v rozporu se zadáním nebyl prověřen. Totéž platí pro záměr dálnice D43, pro niž byla v úseku Brno – Lysice vymezena pouze územní rezerva.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 45, návrh je v rozporu se zadáním ZÚR JMK**, se nevyhovuje.**

Obsahem Zadání ZÚR v souvislosti s vydanými ZÚR se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [252] cit.: „*Proces pořizování územněplánovací dokumentace je dynamický, obsah návrhu dokumentace se proměňuje v čase tak, jak tento proces prochází jednotlivými fázemi. Ze stavebního zákona nelze dovodit příkaz, aby návrh zásad územního rozvoje byl identický s obsahem schváleného zadání, nýbrž toliko pokyn, aby návrh ze schváleného zadání vycházel (§ 37 odst. 1, srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010 – 169, publ. pod č. 2266/2011 Sb. NSS). Rovněž to neznamená, že by mělo kontinuálně s proměnou obsahu návrhu ZÚR docházet i k aktualizaci podkladových studií. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah zásad územního rozvoje, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování realizovatelnosti, limitů a smysluplnosti (účinnosti) jednotlivých záměrů.*“

K bodu 45.1

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází. V zadání nelze konkretizovat, zda bude záměr vymezen jako návrh nebo jako územní rezerva. Tento závěr lze učinit až v rámci rozpracovaného návrhu. K navrhované územní studii uvádíme, že v bodě 15. v zadání ZÚR JMK je obsažen požadavek na vyhodnocení potřeb vymezení ploch a koridorů, ve kterých je potřeba uložit prověření změn jejich využití územní studií.

K bodu 45.2

V rámci hodnocení záměrů byla zohledněna stávající zátěž území hlukem viz kap. A.3.3. *Lidské zdraví* dokumentace SEA.

K bodu 45.3

ZÚR JMK ze schváleného zadání vychází (viz výše citace z rozsudku). K vymezení návrhu x územní rezervy viz k bodu 45.1.

Pořadí	**046**	Pořadí původní	**P 0352–06**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 46

Návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy

Zveřejněný návrh ZÚR JMK dále v rozporu se smyslem a účelem samotného institutu územní rezervy, vyplývajícího

z § 36 odst. 1 věty třetí stavebního zákona. Územní rezerva má podle tohoto ustanovení sloužit k prověření potřeby a plošných nároků pro jednotlivý záměr ve vymezené ploše nebo koridoru. To však nemůže znamenat, že bude tímto způsobem prověřován nikoli jen jednotlivý dílčí záměr či záměry, ale celková koncepce budoucí páteřní silniční infrastruktury, která je, resp. má být, klíčovou součástí ZÚR JMK, jež má být právě při pořizování ZÚR JMK jako celek posouzena, vyhodnocena a o ní být rozhodnuto.

Podatelka v této souvislosti dále poukazuje na znění § 38 odst. 2 stavebního zákona, podle nějž, pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje varianty řešení, musí před jeho veřejným projednáním podle § 39 stavebního zákona zastupitelstvo kraje rozhodnout o výběru jedné z variant (a to mj. na základě vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj). Toto ustanovení souvisí s výše uvedenými požadavky na komplexní, koncepční a jednoznačné řešení regulace území prostřednictvím zásad územního rozvoje. Není možné akceptovat obcházení těchto požadavků formou extenzivního vymezování územních rezerv, navíc v různých variantách pro stejný či stejné záměry. Dovedeno ad absurdum by tak vydané zásady územního rozvoje mohly obsahovat převážně či dokonce výhradně územní rezervy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 46, návrh je v rozporu se smyslem a účelem institutu územní rezervy**, se nevyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje jak jsme již uvedli u **Připomínky č. 42**. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení podle koncepčního scénáře C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější. Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

Uváděný § 38 odst. 2 stavebního zákona se vztahuje k záměrům, které jsou vymezeny jako návrhové. V případě vymezení návrhové plochy a jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby musí být vymezeno v územně plánovací dokumentaci jednoznačné řešení z důvodu rozhodování stavebního úřadu v rámci stavebně správních řízení. U územních rezerv se teprve prověřuje potřeba a plošný nárok, lze je tedy vymezit variantně. Následně po prověření se vymezí invariantní návrhová plocha nebo koridor určený k realizaci záměru. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace ZÚR.

Pořadí	**047**	Pořadí původní	**P 0352–07**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 47

Nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Účelem posouzení SEA je získat objektivní odborný podklad pro vydání územně plánovací dokumentace, který bude komplexně hodnotit všechny vlivy, které by mohly být navrženými záměry způsobeny (srov. § 1 odst. 3 a další ustanovení zákona č. 100/2001 Sb.). Příloha ke stavebnímu zákonu v bodě 6. stanoví, že vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely SEA má obsahovat mimo jiné také zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů včetně vlivů synergických a kumulativních. Jak uvedl NSS ve svém rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 (o zrušení předchozích ZÚR JMK) *„kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava).“*

47.1 Obecně k posuzování vlivů územních rezerv a synergických a kumulativních vlivů záměrů obsažených v územně plánovací dokumentaci

Podle § 36 odst. 1 stavebního zákona ve znění účinném od dne 1. 1. 2013se stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje. V takovém případě je však otázkou, zda může být posouzení SEA objektivní a komplexní, jestliže v jeho rámci nebudou vůbec zohledněny budoucí vlivy těch záměrů, které byly vymezeny formou územní rezervy. Podle názoru podatelky uvedená právní úprava může v praxi vést k důsledkům, odporujícím obecným zásadám práva životního prostředí, zejména principu komplexního hodnocení vlivů lidských činností a záměrů na území tak, aby nedocházelo k jeho zatěžování nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 odst. 2 zákona č, 17/1992 Sb. o životním prostředí) a principu předběžné opatrnosti podle § 13tohoto zákona.

I v obecné rovině tedy může být vynětí byť jen jediné územní rezervy pro záměr s významnými dopady na životní prostředí a lidské zdraví z vyhodnocení SEA pro návrh ZÚR problematické a může podle názoru podatelky vést ke zkreslení celkového výsledku posouzení.

Tím spíše pak citovaná právní úprava, podle které se vlivy územních rezerv v rámci procesu SEA neposuzují, nemůže v praxi sloužit k tomu, aby se pořizovatel ZÚR vyhnul posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů ovlivňujících životní prostředí, tedy v případě ZÚR JMK celé páteřní dopravní sítě.

Ve vztahu ke koncepci rozvoje silniční infrastruktury a jejím důsledkům, a tedy ani k ZÚR JMK jako celku, není za těchto okolností naplněn rovněž úkol vyplývající z § 19 odst. 2 stavebního zákona, tedy posouzení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. **Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí.**

47.2 Nedostatečnost posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK

Specificky lze k této problematice uvést, že dosud nikdy nebyly posouzeny zejména kumulované a synergické, současné i budoucí, vlivy (ve vzájemném působení) záměrů rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, dálnic D43 a D52 (včetně záměru „D52/JT"), a to především jejich vlivy na veřejné zdraví. Dále schází posouzení vlivů přivedení dopravy z transevropského Baltsko–adriatického koridoru prostřednictvím vymezených záměrů D52 a „D52/JT" na obce v okolí Brna i na město Brno samotné (viz například kapitolu A. 6. 9. vyhodnocení SEA (Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí). Vlivy uvedených těchto záměrů na město Brno a jeho okolí zde nejsou vůbec zmíněny).

Absence posouzení kumulativních a synergických vlivů se dále týká i oblasti Znojma a Břeclavi, kde v návrhu ZÚR JMK nejsou vymezeny doposud neexistující záměry (komunikace) – přeložky dálnice D55 (obchvat Břeclavi) a přeložky silnice I/38 (obchvat Znojma) jako součásti kapacitní silnice S8 podle PÚR.

Návrh ZÚR JMK a s ním související vyhodnocení SEA v důsledku excesivního použití územních rezerv tyto problémy opětovně odsouvá do budoucna. Tento postup pořizovatele ke v rozporu rovněž s požadavkem § 19 odst. 1 písm. c) a bodu 6. Přílohy stavebního zákona ve spojení s § 3 a § 177 odst. 1 správního řádku, z nichž vyplývá potřeba získání objektivní odborného podkladu, týkajícího se aktuální zátěže životního prostředí v územní, které územně plánovací dokumentace řeší.

Vyhodnocení „SEA" pro návrh ZÚR JMK se dále vůbec nevyrovnává se závěry již výše (v odůvodnění námitky č. 43) citovaných odborných studií ***„Posouzení dopravních koncepci pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů na veřejné zdrávi a životní prostředí",*** jejímž autorem je doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc., a ***„Posouzení dopravních koncepci pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů – vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí"*** MUDr. Miroslava Volfa, PhD, a dále studie ***Posouzeni vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NÁTURA 2000",*** jejímž autorem je RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. Ze všech těchto studií vyplývá, že realizací „Koncepčního scénáře C", tedy koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, vymezené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011 a implicitně obsažená rovněž v aktuálním návrhu, by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na veřejné zdraví í na příznivý stav lokalit soustavy NÁTURA 2000 než při realizaci „Koncepčního scénáře B", tedy koncepce podle návrhu Ing. Strnada. Všechny tyto studie byly přitom pořizovateli návrhu k dispozici.

Vadou vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je i skutečnost, že nedošlo k přeshraničnímu posouzení jeho vlivů podle § 11 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, podle ust. § 37 odst. 3 stavebního zákona, a rovněž podle článku 7 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA). Skutečnost, že záměry vymezené

v návrhu ZÚR JMK (zejména dálnice D52 a D55, ale i celkové dopravní koncepce kraje) mají přímé vlivy na životní prostředí v sousedních zemích, konkrétně v Rakousku a na Slovensku, je přitom zřejmá.

Podatelka ve vztahu k vadám posouzení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. udržitelný rozvoj území shrnuje, že postup pořizovatele lze označit jako specifickou formu „salámové metody", jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚR JMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce páteřní silniční sítě (k tomu viz podrobněji námitku č. 48), **aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů.** Jde o obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 47, nebyly posouzeny kumulativní a synergické vlivy všech záměrů obsažených v návrhu ZÚR JMK**, se nevyhovuje.**

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 (viz zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů). V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. V textové části I. návrh ZÚR JMK je v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* uveden termín pro zpracování územní studie cit.: „*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*."

K výhradám zpracování územní studie uvádíme, že postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona). Pořizování ZÚR JMK bylo zahájeno neprodleně po vydání rozsudku NSS v roce 2012. V rámci zpracování ZÚR JMK projektant dospěl k závěru, že je třeba zpracovat územní studii v navrženém rozsahu pro řádné posouzení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází zejména na území města Brna.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů dálnice D52 a D52/JT uvádíme, že záměry byly v návrhu ZÚR JMK posouzeny a vyhodnoceny včetně jevů kumulativních a synergických.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložky silnice I/38 (obchvat Znojma) uvádíme, že návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen včetně jevů kumulativních a synergických.

Posouzení záměrů z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) je obsaženo ve "Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví včetně vyhodnocení jevů kumulativních a synergických.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridorů výše uvedených záměrů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2.

K absenci posouzení kumulativních a synergických vlivů pro přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) uvádíme, že PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**" textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**". KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: „*Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení" je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*."

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem*

přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu. ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*."

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad", zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

K přeshraničnímu posouzení uvádíme, že návrh ZÚR JMK byl projednán v souladu se stavebním zákonem. Pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Slovenská strana projevila o konzultace zájem. Konzultace proběhly v roce 2015. Rakouská strana neprojevila o konzultace zájem.

K namítané „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Pořadí	**048**	Pořadí původní	**P 0352–08**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 48

Návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studií a na druhé straně její podobu jasně předjímá

Z některých části zveřejněného návrhu ZÚR JMK (konkrétně zejména z části D.1.2, bodů (74) – (77) textové části jeho výroku a z části G. 4. 1 textové části jeho odůvodnění) jednoznačně vyplývá, že pořizovatel má o jím preferované budoucí celkové koncepci páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje jasnou představu.

Jedná se o koncepci označenou jako „jako Koncepční scénář C – „Rozvojový“, která ve všech zásadních bodech odpovídá koncepci obsažené ve zrušených ZÚR JMK z roku 2011. Tato koncepce samozřejmě nemůže „fungovat“ bez záměrů dopravních staveb, nacházejících se v centrální části kraje, v níž návrh ZÚR JMK „oficiálně“ vymezuje pro tyto záměry územní rezervy a navrhuje jejich prověření územní studií.

Zároveň vymezení „návrhových“ koridorů některých záměrů kapacitních silnic (D52, D55 bez čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, „jižní tangenta“ označená jako „R52/JT“) fakticky předurčuje, jak má podle Jihomoravského kraje budoucí dopravní řešení v „centrální oblasti“ vypadat. Z dostupných údajů o existující zátěži části území Jihomoravského kraje, v níž návrh ZÚR JMK vymezuje koridory pro územní rezervy, přitom vyplývá jednoznačný závěr, že tato varianta celkové koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která je v návrhu ZÚR JMK „implicitně“ preferována, je nerealizovatelná s ohledem na závazné veřejnoprávní limity zatížení území, (viz výše námitka č. 43).

Z tohoto hlediska lze předložený návrh ZÚR JMK hodnotit jako vnitřně rozporný, neboť na jedné straně, s ohledem na údajnou nedostatečnost podkladů pro vymezení celkové koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje a jejích jednotlivých součástí, vymezuje v centrální oblasti kraje rozsáhlé územní rezervy a vyžaduje zpracování územní studie, a na straně budoucí podobu této celkové koncepce jednoznačně předjímá. Tento rozpor se konkrétně projevuje mj. na str. 383 a násl. textové části odůvodnění návrh, v kapitole G.9. Tato kapitola zároveň zdůvodňuje potřebu provedení územní studie týkající se „jádrového území“ brněnské aglomerace, a na druhé straně výslovně uvádí, že *„Koncepce dopravy obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzeni potenciálu území“.*

Dále je návrh ZÚR JMK rozporný i vtom, že zmiňuje potřebu odvedení tranzitní dopravy z obydlených oblastí, ale současně v rámci „Koncepčního scénáře C“, resp. specificky vymezením záměrů D52 a „D52/JT“ navrhuje právě další zavlékání této dopravy do těchto oblastí, a to přes existenci dostupných informací o překročených limitech přípustného zatížení území (viz výše námitka č. 43).

Takovýto postup je z již výše uvedených základních důvodů zcela nepřijatelný. Jeho konečným důsledkem by bylo postupné vymezení všech součástí koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury v ZÚR JMK, označené jako „Koncepční scénář C“ aniž by došlo k posouzení celkové zátěže, kterou by realizace této koncepce znamenala pro životní prostředí kraje, zejména pro již dnes nadlimitně zatížená území. Současně by tato koncepce nebyla jako celek posouzena ani z hlediska dalších aspektů svých vlivů na udržitelný rozvoj území, tedy zejména dopravní potřebnosti a ekonomické výhodnosti.

Odůvodnění preference „Koncepčního scénáře C“ je navíc založeno na údajích, které nelze považovat za věrohodné. Studie „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ (PK Ossendorf), na kterou odůvodnění návrhu ZÚR JMK odkazuje, například ve vztahu k dálničnímu spojení Brno – Vídeň prostřednictvím dálnice D52 uvádí na hraničním přechodu v Mikulově pro rok 2035 odhad průjezdu 11.000 vozidel denně. V oznámení „EIA“ pro záměr rychlostní silnice R52 z roku 2002 jsou uvedeny údaje, vycházející z předpokladu existence rakouské dálnice A5, pro rok 2015 celkem 17.600 vozidel denně. Dokumentace EIA pro stejný záměr z roku 2003 uvádí intenzitu 18,367 vozidel v roce 2020. V rakouském materiálu z roku 2006 pro řízení o povolení stavby dálnice A5 se uvádí, že *„Dopravní průzkum firmy arealConsult vykazuje pro silniční tah severní dálnice A5 rozdílné zatížení dle daných úseků, nejvíce zatížené oblasti v předmětném úseku vykazují dle prognózy pro rok 2020 přibližně 26 000 vozidel denně“. V* materiálu ze září 2013je pak uvedeno, že *„V případě kompletní výstavby (stupeň realizace 2, 97 2030) činí intenzita dopravy po dálnici A 5 sever …Doprava na hranicích s Českou republikou činí na A 5 kolem 21 900 vozidel/24 hod.“*

Roční nárůsty provozu po dálničních komunikacích činí cca 2% za rok. Rakouským údajům tedy odpovídá pro rok 2035 hodnota nejméně 24.000 vozidel denně. Jednalo by se z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu, která by po dálnici D52 a „D2/JT“ byla přivedena na území města Brna. Studie „PK Ossendorf“ tedy podhodnocuje nárůst této dopravy na území Brna o cca 13.000 vozidel denně.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce, návrh ZÚR JMK je ve vztahu k vymezení koncepce rozvoje dopravní infrastruktury vnitřně rozporný, neboť ji zároveň jako celek nevymezuje s ohledem na údajnou potřebu dalších dat a studií a na druhé straně její podobu jasně předjímá**, se nevyhovuje.**

Domněnka podatelky, že pořizovatel má ve skutečnosti o jím preferované dopravní koncepci páteřní silniční infrastruktury jasnou představu je správná.

Jak jsme již uvedli výše návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, jsou vymezeny

plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy. Součástí řešení je i území centra kraje viz k **Připomínce č. 42**. Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání sítě, a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. V **návrh ZÚR JMK je navrženo koncepční řešení v koncepčním scénáři C, které bylo vyhodnoceno jako nejúčinnější.** Při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru nejoptimálnější varianty pro dálnici D43 a JZT.

Návrh ZÚR JMK není vnitřně rozporný, podatelka má pravdu v tom, že koncepce je vybrána. V podrobnějším měřítku se však musí rozhodnout o výběru variant, které projektant prověřil jako reálné.

Jak jsme již uvedli u předcházejících připomínek dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona tj. včetně posouzení kumulativních a synergických vlivů.

K důvodům vymezení D52 a D52/JT a k domnělému zavlékání dopravy do oblasti Brna jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 42**.

K dopravnímu modelování uvádíme, že modelování v Rakousku a v ČR je zřejmě založeno na jiných východiscích a zvyklostech. Za základ pro určení rakouské dopravní prognózy v roce 2020 byla vzata prognóza populace 2021 pro Rakousko dle Rakouské konference o územním plánování. Ve scénáři se vychází z vysoké vnitřní migrace, velkého salda vnější migrace a rostoucí průměrné délky života s vysokou plodností. Model pro ZÚR vychází ze zjištěného stavu intenzit 2010 a dle Technických podmínek MD č. 225 výhledovou dopravu stanovuje podle předepsaných koeficientů, které jsou odvozeny z předchozího vývoje intenzit. Nelze bez doložení, které v podání není ani naznačeno, tvrdit, že jeden model je správný a druhý chybný. Pro ZÚR JMK je podstatné, že modely jednotlivých variant pro ZÚR vycházely ze stejných vstupů a tudíž pro hodnocení a srovnání variant jsou naprosto vyhovující.

Podatelka spekuluje, že intenzita na hranicích bude 24 tis. vozidel v roce 2035, přičemž se má jednat z převážné části o dálkovou tranzitní dopravu. Zřejmě takovou dopravou není dopravu JMK – Vídeň, ale dopravu krajem tranzitující. Toto tvrzení ale opět nijak nedokazuje.

Dodáváme, že dopravní modelování není primárně o určování „množství“ dopravy, ale o prověřování alternativních návrhů, kdy s využitím simulačních technik může projektant porovnat dopady jednotlivých variant návrhu na okolní prostředí, simulaci dopravních toků na síti nebo k testování nových návrhů v situacích, kdy je nutno ověřit správnost nebo opodstatněnost daného návrhu.

Pořadí	**049**	Pořadí původní	**P 0352–09**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 49

Návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury

Podatelka je přesvědčen, že s ohledem na již výše popsané skutečnosti mělo v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK a posuzování jeho vlivů na životní prostředí veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území dojít k **objektivnímu a všestrannému srovnání koncepcí dopravní infrastruktury, označených v části G.4.1 návrhu odůvodnění ZÚR JMK jako Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad" a Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě".** Tyto koncepce jsou v odůvodnění návrhu srovnány pouze z dopravního hlediska. Bez přesvědčivého odůvodnění, zejména zcela bez zohlednění dopadů jednotlivých koncepcí na životní prostředí, veřejné zdraví a jejich ekonomických aspektů, je jako jednoznačně lepší označena oficiální varianta Koncepční scénář C.

Podatelka je dále přesvědčena, že jedním z hlavních úkolů při pořizování ZÚR JMK mělo být právě řádné srovnání obou uvedených dopravních koncepcí ze všech významných hledisek (dopravní, environmentální, ekonomické). Měl být přitom přihlédnuto k tomu, že základním rozdílem mezi oběma koncepcemi je, že koncepční scénář „B" (podle Ing. Strnada) je založen na základní myšlence odvedení dopravy z urbanizovaných oblastí, zatímco koncepční scénář „C" počítá s pokračujícím a narůstajícím zavlékáním tranzitní dopravy do urbanizovaných oblastí (zejména) města Brna.

49.1 Absence srovnání vlivů koncepcí dopravy na životní prostření, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj

Pokud jde o vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, odkazuje podatelka především na skutečnosti uvedené již výše v námitkách č. 3, 7 a 8. **Návrh ZÚR JMK ani vyhodnocení „SEA" neobsahuje vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů záměrů, tvořících „Koncepční scénář C". Nezabývá se otázkou, zda je tento scénář při současném stavu zatížení území realizovatelný. Nebere rovněž v úvahu závěry výše citovaných odborných studií doc. Martiše, MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana,** podle nichž je koncepční scénář B (podle návrhu Ing, Strnada) z hlediska ochrany zdraví obyvatel aglomerace Brno a město Brno výhodnější a šetrnější a zároveň by při realizaci koncepčního scénáře „C" by došlo k závažnějším významným negativním vlivům na příznivý stav lokalit soustavy NATURA 2000.

Příkladem konkrétního nedostatku při srovnání dílčích součástí obou koncepcí je vyhodnocení vlivů variant koridorů dálnice D43. Vyhodnocení SEA zcela nesprávně uvádí, že rozdíly mezi variantou „Optimalizovanou" a variantou „Německou" jsou malé. Toto je zcela v rozporu s realitou, neboť za „malý rozdíl" nelze pokládat situaci, kdy v jednom případě je koridor transevropské komunikace TEN–T určené pro dálkovou tranzitní dopravu, **veden pouhé desítky metrů od obytných budov a** v druhém případě je **veden ve vzdálenosti cca půl kilometru a dále od okraje obce.** Je naprosto zřejmé, že „Optimalizovaná" varianta D43 se sídelním útvarům striktně vyhýbá, zatímco varianta „Německá" tak nečiní, a tedy má významné negativní vlivy na životni prostředí v dotčených obcích. Lze poukázat např. na porovnání situace, kdy **varianta „Německá" je v těsném kontaktu s obytnou zástavbou** obcí Malhostovice a Drásov, což je v příkrém kontrastu s **variantou „Optimalizovanou", která je navržena cca 1 km od obce Lipůvka.** Možná variantní řešení týkající se například obchvatů Břeclavi či Znojma v rámci oblou koncepčních variant nejsou posouzena a srovnána vůbec.

49.2 Absence srovnání ekonomických aspektů

Návrh ZÚR JMK dále vůbec nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant. Podatelka je přitom přesvědčen, že varianta označená jako „koncepční scénář B" by bylo mnohem levnější při současné menší zátěži (resp. výrazném zlepšení) životního prostředí a lepší dopravní účinnosti, zejména pokud jde o co nejkratší a nejpřímější vedení tranzitní dopravy přes území kraje i České republiky. Nákladnost varianty „C" přitom může být dalším důvodem její faktické nerealizovatelnosti.

49.3 Chybné vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR

Pořizovatel se ve vztahu k nezohlednění koncepce Ing. Strnada (jako celku) odvolává na její údajný rozpor se závaznou PÚR ČR. K tomu podatelka uvádí, že právní povahou PÚR ČR a charakterem její závaznosti se opakovaně zabývaly NSS i Ústavní soud, které ve svých posledních rozhodnutích k této otázce dospěly k potvrzení původního hodnocení NSS

v jeho usnesení ze dne ze dne 18. 11. 2009, čj. 9 Ao 3/2009 – 59, v němž dospěl k závěru, že PÚR ČR 2008 není opatřením obecné povahy. K její závaznosti pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje se NSS v citovaném rozsudku vyjádřil tak, že *Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje …, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. Takový postup by byl v rozporu se zvláštními právními předpisy jako je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životni prostředí, nebo zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, případně zmíněná SEA směrnice komunitárního práva."*

NSS tedy jasně stanovil, za jakých podmínek se obsah ZÚR může od PÚR ČR odchýlit. Jedná se o postup přípustný (resp. dokonce nutný) v situaci, kdy v rámci vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí a udržitelný rozvoj území bylo prokázáno, že řešení obsažené v PÚR ČR nevyhovuje kogentním požadavkům právních norem (viz k tomu dále například rozsudek NSS ze dne 2. 2. 2011, č. j. 6 Ao 6/2010 – 103, bod 97). Právě k této situaci, s ohledem na zatížení území části Jihomoravského kraje a podobu „koncepčního scénáře C", dochází ve vztahu k záměrům, tvořícím součást této koncepce, konkrétně zejména ve vztahu záměrům dálnice D52 a "D52/JT" (viz podrobněji níže) a územních rezerv pro záměry D43 (v „bystrcké" a „německé" variantě a jihozápadní tangenty.

Bylo proto povinností pořizovatele, mj. s ohledem na závěry výše citovaných odborných studií, srovnávající koncepční scénáře „B" a „C" z hlediska vybraných aspektů jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, obě koncepce důsledně posoudit a srovnat, a to i při aktuálním znění PÚR ČR.

49.4 Vady PÚR ČR

Pokud pak jde o samotnou PÚR ČR a její obsah, podatelka připomíná, že dle judikatury Ústavního soudu a NSS (viz naposledy usnesení Ústavního soudu ze dne 24. 2. 2015, sp. zn. Pl. US 22/14) ji nelze přímo přezkoumat jako opatření obecné povahy. Současně z judikatury NSS, zejména z rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 – 526 vyplývá, že její obsah podobu zásad územního rozvoje výrazně ovlivňuje. V souladu s výše uvedeným nelze v ZÚR JMK vymezit záměr, který je v souladu s PÚR ČR, ale je v rozporu s požadavky právních předpisů. Současně však zřejmě nelze ani vymezit záměr, resp. celkovou koncepci rozvoje dopravní infrastruktury, která požadavkům právních předpisů vyhovuje, ale není obsažena v PÚR ČR.

Podatelka je přesvědčena, že za těchto okolností musí být obsah PÚR ČR v té míře, v jaké závazně (byť „negativně") determinuje obsah zásad územního rozvoje, přezkoumatelný spolu se samotnými zásadami. V souvislosti s výše i níže uvedenými námitkami podatelky musí být takto přezkoumáno především, na základě jakých úvah a jakým postupem byly v PÚR ČR vymezeny koridory pro dopravní stavby mezinárodního a republikového významu, jež se mají stát součástí budoucí páteřní silniční infrastruktury jihomoravského kraje (záměry R43, R52, R55), a to včetně změn, týkajících se těchto záměrů, jež byly předmětem 1. aktualizace PÚR ČR (vypuštění varianty čtyřpruhového obchvatu Břeclavi, vypuštění varianty vedení koridoru R43 na Svitavy). Podatelka je přesvědčena, že vymezeni těchto koridorů v PÚR ČR bylo provedeno v rozporu s ústavně zakotvenými a v právních předpisech a soudní judikatuře konkretizovanými principy, stanovícími meze správního uvážení. Tomuto vymezení nepředcházelo vyhodnocení a schválení jakékoli strategie či koncepce rozvoje dopravní infrastruktury v České republice, které by samo o sobě vyhovovalo ústavním zásadám zákazu libovůle, objektivity, nestrannosti a proporcionality mezi negativními dopady zvoleného řešení a účelem, který je tímto řešením spojován

Ze všech těchto důvodů představuje vzájemné neposouzení uvedených koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje rovněž **neproporcionální zásah do práv obcí, na jejichž území jsou součásti koncepčního scénáře „C" (ať jako „návrhové" plochy a koridory nebo jako územní rezervy)**. Bylo by tomu tak i z toho důvodu, že vymezení územních rezerv znemožňuje obcím využít takto „zablokované" území v souladu spotřebami jejich územního rozvoje, včetně potřebné výstavby. Návrh ZÚR JMK v navržené podobě tedy nejenže nevytváří předpoklady pro výstavbu republikových a nadmístních záměrů dopravní infrastruktury, ale dokonce ve vztahu k záměrům místního významu naopak znemožňuje obcím, aby tyto předpoklady vytvářely svými územními plány, (viz podrobněji výše námitky č. 43 a 44.)

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 49, návrh ZÚR JMK představuje neproporcionální zásah do práv obcí v důsledku nedostatečného a nesprávného srovnání variant koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury**, se nevyhovuje.**

Ke koncepci Ing. Strnada opětovně uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní

infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnad se vyjádřil soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*.“

Platná Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55. Záměry dálnice D52 a D52/JT byly v dokumentaci SEA hodnoceny se závěrem, že využití koridorů je možné, neboli nebyla prokázána jejich neproveditelnost. K transevropskému koridoru podrobněji viz podrobněji u vyhodnocení **Připomínky č. 42**.

Zmíněné studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012.

K připomínce, že ZÚR JMK nebere v úvahu ekonomické aspekty obou koncepčních variant, uvádíme, že koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v návrhu ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování). Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014), která prověřila dopravní potřebnost jednotlivých záměrů navrhovaných v návrhu ZÚR JMK. K neposouzení ekonomické výhodnosti uvádíme, že úkolem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje). Návrh ZÚR JMK je posouzen z hlediska jejich vlivů na udržitelný rozvoj území komplexně i s posouzením všech pilířů (viz Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Oddíl E a F).

V případě chápání ekonomické výhodnosti jako finančního rámce koncepce se touto otázkou zabýval soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, ve kterém v článcích [211] a [212] uvedl cit.: „*[211] Dále je nutno uvést, že příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., která závazně stanoví obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, neukládá zpracovateli vyhodnocení vytvořit finanční rámec nezbytný k provedení koncepce, tedy kvalifikovaně odhadnout výši nákladů. Ostatně zásady územního rozvoje jsou v tomto ohledu natolik obecným stupněm územněplánovací dokumentace, že jen stěží lze s větší přesností kvantifikovat náklady na realizaci dopravních koridorů, to je možné až v navazujících fázích územního plánování a především ve fázi rozhodování v území.*

[212] Povinnost zpracovat finanční rámec realizace konceptu pak neplyne ani z § 19 odst. 1 písm. j) stavebního zákona, dle něhož je jedním z úkolů územního plánování prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území. Z tohoto ustanovení nelze dovozovat povinnost vyhodnotit finanční nároky na realizaci jednotlivých variant dopravních koridorů. Uvedené ustanovení je třeba chápat jako požadavek na uspořádání jednotlivých záměrů v území tak, aby vynaložení finančních prostředků ne jejich provedení bylo účelné a vedlo k maximální možné účinnosti na řešené problémy. Finanční nákladnost variant samozřejmě může být jedním z kritérií pro výběr výsledné varianty dopravního koridoru, a to vedle kritérií environmentálních a kritéria dopravní účinnosti a dalších. Finanční kritérium by mělo nalézt odraz především při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu ZÚR, naproti tomu pro pořizovatele ZÚR není toto kritérium určující. K tomu je třeba uvést, že pořizovatel ZÚR je investorem pouze méně významných dopravních staveb, nikoliv těch nejvýznamnějších (dálnice, rychlostní silnice), jejichž investorem je stát prostřednictvím státního rozpočtu.“

K chybnému vyhodnocení otázky souladu návrhu ZÚR JMK s PÚR upřesňujeme, že závěr o rozporu koncepce Ing. Strnada se závaznou PÚR učinil NSS v rozsudku ZÚR JMK z roku 2011 viz citace z rozsudku výše.

To, že *záměry z PÚR nebyly do návrhu ZÚR JMK automaticky převzaty bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant* dokládá jak grafická část, tak textová část ZÚR JMK a v neposlední řadě také Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

K údajnému rozporu s požadavky právních norem s ohledem na zatížení území jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení předchozích bodů podání.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Pořadí	**050**	Pořadí původní	**P 0352–10**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 50

Vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné

S ohledem na zátěž životního prostředí v okolí stávající silnice I/43 a v brněnské aglomeraci nelze akceptovat odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43 v situaci, kdy existuje územní varianta tohoto záměru, jež tyto problémy řeší bez vzniku protiprávního stavu v jiném území (tzv. „Optimalizovaná“ varianta).

K tomuto závěru částečně dospělo i MŽP ve „stanovisku SEA“, když uvedlo že *„V případné realizace záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončeni záměru R43 u Kuřimi a přivedeni dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci.“*

MŽP však v rozporu se svými kompetencemi, namísto důsledného vyžadování vymezení celého koridoru dálnice D43 a jejího komplexního posouzeni (v rámci ucelené dopravní koncepce, resp. koncepcí) souhlasilo s dalším prodloužením koridoru územní rezervy až k Lysicím. Tím nedošlo k vyřešení problému, který MŽP samo identifikovalo, ale pouze k jeho posunu do jiné části kraje.

Návrh ZÚR JMK neobjasňuje, proč pořizovatel v roce 2011 považoval za možné koridor pro záměr D43 (tehdy R43) jako celek vymezit, zatímco o 5 let později, při existenci dalších podkladových materiálů, to podle něj není možné. Další odklad vymezení ploch a koridorů pro záměr D43 bude mít nejen negativní vliv na obyvatele JMK, ale povede ke ztrátě Evropských dotací z „Operačního programu Doprava“ (s možným Čerpáním pouze do roku 2023).

Oddálení vymezení koridoru D43 o minimálně 4 roky je nepřijatelné, neboť občané řady obcí, včetně Lipůvky a Lažan, jsou dlouhodobě vystaveni nadměrné zátěži průchodem stávající komunikace I/43 urbanizovaným územím obce.

„Optimalizovaná“ varianta D43 je také kvalitním severním obchvatem Kuřimi, umožňuje komplexně dořešit vedení dopravy od Blanska, Černé hory a Tišnova, a tím také důsledné oddělení dopravy tranzitní vzhledem ke Kuřimi a Brnu a dopravy cílové do města Brna. Tranzitní doprava se zachycuje již severně od Kuřimi a je odvedena nejkratší cestou k dálnici D1, tedy nezatěžuje ani Kuřim ani Brno. „Optimalizovaná“ varianta D43 současně umožňuje k důsledné ochraně Kuřimi a Brna aplikovat dopravně technická opatření, např. vyloučit tranzitní, zejména nákladní, dopravu z tohoto území, a to i s použitím dopravního značení.

Je proto v rozporu s výše uvedenými základními cíli a úkoly územního plánování, pokud ZÚR JMK vymezují pro záměr D43 v úseku dálnic D1 – Lysice pouze územní rezervu a odkládají vymezení celého jejího koridoru do nejistého budoucího období.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 50, vymezení podstatné části dálnice D43 formou územních rezerv není akceptovatelné, **se nevyhovuje**.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Pořizovatel ZÚR JMK proto nesouhlasí s názorem, že ve vztahu k dálnici D43 dochází k „odkládání vymezení celého koridoru dálnice D43." Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK. Požadavku na definitivní vymezení koridoru dálnice D43 lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území, které umožní kvalifikované a dostatečně podložené rozhodnutí o výběru variant záměrů dálniční a silniční sítě. Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální.

K trasování dálnice D43 (rychlostní silnice R43) uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V Dopravní politice České republiky je k problematice urychlení přípravy staveb uvedeno: *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran."*

V rámci Dopravní sektorové strategie je chybějící úsek silnice R43 Brno – Staré Město identifikován jako nedostatek jednak z hlediska kompletnosti sítě TEN–T, jednak z hlediska dobudování plánované sítě dálnic a rychlostních silnic. Je zde však také uvedeno, že *„s ohledem na prioritizaci opatření, výsledky ekonomického hodnocení, dostupné finanční zdroje a složitost povolovacích procesů nebude v horizontu do roku 2030 zřejmě možné dostavět rychlostní silnici R43 v úseku Svitávka – Staré Město"*.

Dále z Dopravní sektorové strategie citujeme: *„**R43 Troubsko – Staré Město** (clustery CS025P Troubsko – Kuřim, projekt S165; CS4199aN Kuřim – Svitávka, projekt S322; CS199bN Svitávka – Staré Město, projekt S321): Ve vztahu k těmto clusterům, resp. projektům, je třeba primárně zajistit jejich nezpochybnitelnou územní stabilizaci v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje. V severní části na území Pardubického kraje je trasa územně stabilizována. Poté je třeba v rámci územně definovaných koridorů provést hodnocení konkrétního trasování v rámci procesu EIA. Souhlasné stanovisko MŽP v rámci procesu EIA bylo prozatím vydáno pouze ve vztahu k projektu S322 (Kuřim – Svitávka). S ohledem na očekávatelné komplikace v průběhu investorské přípravy těchto projektů a s ohledem na výsledky hodnocení předmětných clusterů v Knize 8 není počítáno s realizací těchto projektů v období 2014 – 2020. V rámci přípravných prací je třeba volit obhajitelné technicko–ekonomické řešení celého tahu."* Dále se zde uvádí, že *„…. R43 v současné době nemůže plnit roli projektu pro zvýšení absorpční kapacity finančních prostředků, neboť není dostatečně investorsky připravena. Z uvedeného důvodu jsou pro zvýšení absorpční kapacity sledovány jiné připravenější projekty, byť jejich důležitost v rámci systému byla shledána jako nižší než potřeba nové stopy silniční komunikace mezi D1 a I/35*

(R35).“

Výše uvedené časové horizonty a jejich odůvodnění prokazují, že možnost čerpání dotací z „Operačního programu Doprava 2014–2020“ pro záměr R43 (dle současné právní úpravy dálnice D43) není determinována pouze postupem zvoleným v ZÚR JMK (prověření dopravní sítě cestou územní studie), ale roli zde hrají další významné faktory mimo oblast územního plánování, které možnost využití programu (v němž výdaje na projekty musí být vynaloženy nejpozději do 31.12.2023) z časových důvodů prakticky vylučují.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je *„prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …“*

K odlišnému přístupu k „vymezování D43 v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsáno metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela stavebního zákona (účinná od 01. 01.2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy bude výsledek územní studie.

Varianty D43 v jádrovém území rozvojové oblasti OB3 Brno s napojením na dálnici D1 jsou z důvodů především složitosti územních podmínek příměstského prostoru, vysokých nároků na dopravu generovaných potřebami krajského města a druhé největší metropole v České republice dlouhodobě prověřovány a zkoumány. Varianta „Optimalizovaná“ v úseku Černá Hora – Kuřim – dálnice D1 je pouze jednou z možných variant, která v úseku Kuřim – D1 představuje maximální oddálení dálnice do stopy Boskovické brázdy. Vedení D43 Boskovickou brázdou skýtá oproti poloze Bystrcké relativně snazší územní průchodnost.

Rozhodnutí o výsledné variantě však musí respektovat i jiné požadavky a podmínky, zejména pak dopravně inženýrské včetně přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82% dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v takto oddálené poloze využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že pro výhledovou intenzitu dopravy ve stopě Boskovickou brázdou by z hlediska kapacity postačovala komunikace v kategorii silnice I. třídy, přičemž by zásadně vzrostly nároky na kapacitní silniční infrastrukturu pro zdrojovou a cílovou dopravu v poloze blíže k Brnu.

Co se týče názoru, že MŽP ve stanovisku SEA překročilo své kompetence, jedná se o názor podatele.

V požadavcích stanoviska MŽP se ukládá: *„… vymezit koridor pro záměr D43 jako ucelený komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK…“*. Z uvedeného textu je zřejmé, že MŽP nemělo námitky proti tomu, že některé úseky jsou v ZÚR JMK vymezeny formou návrhového koridoru a jiné formou územní rezervy. MŽP ve stanovisku pouze akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. *„převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“* bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK

Negativní dopady stávající silnice I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází, jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit“ nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Co se týče údajného rozporu s cíli a úkoly územního plánování, podatel nespecifikuje, který konkrétní úkol či cíl územního plánování má na mysli. Odkazujeme se tedy stejně jako podatel na vyjádření k obdobným tvrzením uvedeným výše.

Pořadí	**051**	Pořadí původní	**P 0352–11**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 51

Koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky

Koridor dálnice D43 je rozdělen na část vymezenou jako územní rezerva a dvě části vymezené jako „návrhové“. Hranice mezi těmito dvěma způsoby vymezení se bez jakéhokoli zdůvodnění nachází „v polích“ u Lysic. Pokud by došlo k umístění, resp. výstavbě úseku dálnice pouze do tohoto místa, postrádala by tato výstavba logický smysl.

Vymezení koridoru D43 směrem na Jevíčko postrádá jakékoliv odůvodnění, neboť je zcela zbytečné a nepřiměřené intenzitám dopravy nahrazovat zde existující a kapacitně vyhovující silnici II. třídy dálnicí.

V textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je na str. 131 uvedeno, že *„Výsledky vyhledávací studie prokázaly, že varianta západní (MŽP) s napojením na R35 v prostoru Svitav nepředstavuje oproti variantě ŘSD žádné výrazné zlepšení, spíše naopak. Z hlediska střetů s ochranným pásmem vodních zdrojů II. stupně březovského vodovodu a dobývacím prostorem Březinka se jedná o variantu neprůchodnou. Na základě výsledků studie prověření varianty západní (MŽP) a dle dohody MD a MŽP z dne 16. 9. 2010 tato varianta nepředstavuje oproti variantě ŘSD na Moravskou Třebovou zlepšení. MD a MŽP doporučují i nadále sledovat variantu R43, vedenou směrem k R35 s napojením v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Tímto rozhodnutím byl současně ze strany MD splněn úkol z PÚR ČR 2008, uložený MD v součinnosti s MŽP a kraji Jihomoravským a Pardubickým.“*

Popsaný postup je ovšem v naprostém rozporu s požadavky na posouzení reálných variant řešení v rámci vyhodnocení vlivů (návrhu) zásad územního rozvoje na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje. Není přípustné, aby bez jakéhokoli veřejně prezentovaného odůvodnění a pouze na základě dohody zástupců dvou ministerstev byla jedna z územních variant koridoru dálnic D43 prohlášena za „nevýhodnou“ a aby tím bylo zdůvodněno, že tato varianta nebude řádně prověřena v rámci vyhodnocení vlivů variant řešení v návrhu ZÚR JMK.

Navíc samotná vyhledávací studie, na jejíž výsledky odůvodnění odkazuje, na str. 47 v bodě 1 závěru uvádí, že při jednání 30. 8. 2010 *„MD ČR společně s MŽP a ostatními účastníky jednáni se na závěrečném výrobním výboru dohodli na doporučeni vybrané varianty R 43 vedené směrem na Svitavy, odpovídající upravené variantě „D“ ....“*. Tedy jen několik týdnů předtím, než se zástupci stejných ministerstev „dohodli“, že studie *prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy“* a „odsouhlasili“, že tato varianta „nebude dále sledována“, došli na

závěru zcela opačnému.

Zadání předmětné „vyhledávací studie“ pak prokazuje, že kromě územních vedení dálnice D43 severně od města Černá Hora směrem na Svitavu a na Moravskou Třebovou existuje i možnost vedení tohoto úseku ve směru na Litomyšl, tedy v přímějším směru k hlavním cílům regionální dopravy v Hradci Králové a Pardubicích. V projektu ing. Kalčíka z roku 2015 je navrhováno vymezení D43 od dálnice D1 až po křížení s dnešní I/43 u Skalice nad Svitavou (a zde s přímým napojením Boskovic po silnici II/150). Následná trasa od tohoto zakončení dále k severu by měla být projednána ve variantách, přičemž by měla být posouzena jak varianta D43 na Svitavy, tak i varianta, kde se D43 u Skalice nad Svitavou ukončí a doprava se rozdělí na silnice I. a II, třídy ve směru na Kunštát, Svitavy, Jevíčko a Boskovice.

V rámci vyhodnocení vlivů návrhu ZÚR JMK na životní prostředí, resp. na trvale udržitelný rozvoj (viz výše) a následně v rámci řízení o návrhu zásad územního rozvoje měly tedy být vyhodnoceny a následně veřejně projednány všechny tyto dílčí varianty (v rámci celkového posouzení koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 51, koridor dálnice D43 je chybně rozdělen na nelogické a samostatně neprovozovatelné úseky, **se nevyhovuje**.

Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách což platí i pro vymezení koridorů dálnice D43. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy.

K vyslovenému názoru o „nelogičnosti“ a „neprovozovatelnosti“ samostatných úseků dálnice D43 pořizovatel podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze ztotožňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice zaměňovat, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti („provozovatelnosti“) jednotlivých etap.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: *„Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“*.

K rozdělení koridoru D43 na úseky uvádíme následující:

Dálnice D43 je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržený v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“).

V podání je napadána dohoda ministerstev o výsledném trasování silnice R43 (dálnice D43) na Moravskou Třebovou a vypuštění směru na Svitavy. Vzhledem k tomu, že toto řešení bylo zakotveno v PÚR ČR její Aktualizací č. 1, lze další polemiku na toto téma na úrovni ZÚR JMK považovat za irelevantní, stejně tak i požadavek na další prověřování, vyhodnocování a projednávání variant trasování ve směru na Svitavy v rámci ZÚR JMK. Takový postup by byl protizákonný, neboť Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1. To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

V podání napadanou hranici mezi územními rezervami a „definitivně“ navrhovaným koridorem dálnice D43 v oblasti Lysic tvoří zcela logicky plocha pro mimoúrovňovou křižovatku Lysice, jejíž poloha byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r o., 2012). V této křižovatce se setkává od jihu přicházející koridor pro variantní územní rezervy (které se ke konci úseku dostávají do společné stopy) s invariantním návrhovým koridorem D43 pokračujícím severním směrem.

Dálnici D43 není možné ukončit u Skalice nad Svitavou ve smyslu návrhu prezentovaného ve studii ing. Kalčíka z roku 2015, na kterou se podání odkazuje. Takové řešení je z hlediska ZÚR JMK neakceptovatelné, neboť by znamenalo rozpor s Aktualizací č. 1 PÚR ČR. V PÚR ČR je stanoveno (souvislé) vymezení silnice R43 v rozsahu Brno – Moravská Třebová jako provázání silničních tahů D1 a R35, není tedy možné navrhovat částečné převedení její funkce (severně od Skalice nad Svitavou) na silnice nižších kategorií. Směr na Svitavy byl z PÚR ČR vypuštěn její Aktualizací č. 1 a nemůže tedy být již dále sledován. Záměr D43 by současně nebyl koordinován s navazujícím úsekem v Pardubickém kraji dle ZÚR Pardubického kraje vydaných dne 29.04.2010. Oprávněnost vedení varianty rychlostní silnice R43 směrem na Moravskou Třebovou v ZÚR Pardubického kraje přitom potvrdil Nejvyšší správní soud rozsudkem č. 8 Ao 5/2010–149 ze dne 24. února 2011.

Pořadí	**052**	Pořadí původní	**P 0352–12**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 52

Vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ a „Německé“ je nesprávné

Záměr dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice – Kuřim – Lysice ve variantě „Bystrcké“, resp. „Německé“ nelze v návrhu ZÚR JMK vymezit ani jako územní rezervu. Ačkoliv se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona vlivy územních rezerv na životní prostředí a veřejné zdraví neposuzují (ke spornosti tohoto stavu viz výše námitku č. 47), je z dostupných údajů o současném zatížení území (viz výše námitku č. 43) zřejmé, že realizace dálnice v této trase není možná z důvodu tohoto nadlimitního zatížení, konkrétně zejména území obcí a městských částí Troubsko, Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Jinačovice, Malhostovice, Drásov, Všechovice, Skalička a Malá Lhota).

Tato varianta dále má dále negativní vlivy na evropsky významnou lokalitu „Malhostovické kopečky“ a na

přírodní památku „Krkatá Bába“ u obce Lubě (viz podrobněji studii RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. *„Posouzeni vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NATURA 2000“).*

Je nepochybné, že varianta „Bystrcká“ a „Německá“, jejíž trasa byla navržena před 75 lety, je nepoužitelná i proto, že za toto velmi dlouhé období došlo v území k podstatným změnám a že ze zákona byla posílena právní ochrana jak obyvatel, tak i přírody, což nelze ignorovat.

V současné době jsou obce Malhostovice a Drásov prakticky srostlé a není tedy mezi nimi prostor pro umístění dálnice D43 jako součásti transevropské dálniční sítě systému TEN–T. Do stejné situace by se záměr D43 dostal v blízkosti obcí Všechovice a Skalička. V oblasti obce Malá Lhota se rodinné domky nacházejí ve vzdálenosti cca 70 metrů od koridoru územní rezervy pro D43 ve variantě „Německé“. Podobný problém je i v Černé Hoře. Podatelka dodává, že ani jedna z uvedených nově urbanizovaných oblastí není zakreslena v mapových podkladech, použitých pro návrh ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 52, vymezení územní rezervy pro dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ a „Německé“ je nesprávné**, se nevyhovuje**.

Vyslovený názor, že „realizace dálnice v této trase není možná“, je subjektivním názorem podatele, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování rychlostní dálnice D43) hledisko ochrany obyvatel (nadlimitního zatížení území vyjmenovaných obcí a městských částí Brna), ochrany přírodních hodnot území (chráněných území přírody) a problematiku průchodnosti územím z hlediska ochrany zastavěných území obcí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

Jak je mj. uvedeno v odůvodnění připomínky, územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V informativním přehledu je mj. zahrnuta oblast „Biologická rozmanitost, fauna, flóra“, kde jsou u každého hodnoceného úseku uvedeny i příslušné evropsky významné lokality, přírodní památky a další chráněná území včetně těch jmenovaných v podání. V upozornění SEA koridoru pro územní rezervu RDS34–A (dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice; varianta „Německá“) je uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – minimalizaci vlivů na zvláště (přírodní památky Krkatá Bába, Malhostovické kopečky, Čtvrtky za Bořím a Zlobice) a lokality soustavy NATURA 2000 (EVL Malhostovické kopečky, EVL Zlobice), a dále optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů. Obdobně jsou akcentována hlediska

minimalizace dopadů na zdraví obyvatel, na chráněná území přírody apod. v upozornění SEA k ostatním koridorům vymezeným formou územních rezerv

Způsob respektování chráněných území (jmenovaných v podání) v koridoru územní rezervy RDS34–A v návrhu ZÚR JMK je popsán v textové části odůvodnění, z níž citujeme: „Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

V podání je namítána údajná neprůchodnost územím ve vztahu k blízkosti zástavby některých obcí. K tomu uvádíme, že varianta Německá je v kontaktu s obytnou zástavbou v lokalitách Malhostovice – Drásov, Všechovice – Skalička a Malá Lhota, varianta Optimalizovaná MŽP pak v lokalitách Lažany, Újezd u Černé Hory a Malá Lhota (lokálně). Vzdálenosti komunikace od nejbližší zástavby budou v obou variantách silně záviset na poloze trasy v rámci vymezeného koridoru. Větší vlivy u nejbližší zástavby byly jednoznačně identifikovány u varianty Německé, na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč“ vůči obcím), zatímco varianta Optimalizovaná MŽP obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích.

Podotýkáme, že do mapových podkladů se zanáší až zkolaudované objekty, proto lokality se rozestavěnými či dokončenými, avšak nezkolaudovanými domy nejsou do mapových podkladů zaneseny. Při zpracování územní studie budou použity aktuální mapové podklady v podrobnějším měřítku, zohledněna pak může být aktuální situace v území.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v článku (102) uvádí, že cit.: „*posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále „*územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.*“

Pořadí	**053**	Pořadí původní	**P 0352–13**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 53

Vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně

V návaznosti na námitky č. 3 a 10. podatelka dále namítá, že vlivy samotného záměru D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně, neboť nezohledňují kumulativní působení vlivů jak úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, tak dalších dopravních staveb. Ačkoliv je ze „stanoviska SEA", vydaného MŽP zřejmé, že si MŽP bylo vědomo problematičnosti stavu, kdy je doprava přivedena do určitého bodu (původně do Kuřimi, nyní k Lysicím) a dále pokračuje do Brna po stávajících komunikacích, nevyvodilo z toho důsledek, spočívající v odmítnutí „koncepce", založené na územních rezervách. Tento stav způsobuje nedostatečnost vyhodnocení celkových vlivů dálnice D43 (v kumulaci s ostatními záměry).

Z tohoto důvodu také chybí objektivní srovnání jednotlivých variant vedení dálnice D43 i jednoznačné konstatování, že „Bystrcká" a „Německá" varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná" varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá (viz výše námitka č. 42).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 53, vlivy dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny nesprávně, **se nevyhovuje**.

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s tvrzením, že vlivy záměru dálnice D43 na životní prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny chybně. Vzhledem k tomu, že tvrzení je konkrétně vztaženo k působení kumulativních vlivů úseků D43, které jsou vymezeny jako územní rezerva, a dalších dopravních staveb, uvádíme ve věci následující:

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Správnost „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí" (tzv. SEA) je garantována zpracováním autorizovanou osobou projektanta.

Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP, což dokládá obsah souhlasného stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: *„ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska…"*

K možnosti posuzování z hlediska vlivů na životní prostředí v případě záměrů vymezených formou územních rezerv (jako je např. dálnice D43 v některých úsecích) jsme uvedli informace např. k **Připomínce č. 52**. Takto vymezené úseky dálnice D43 v širším okolí Brna budou ve vzájemných návaznostech a v širších souvislostech i s dalšími významnými záměry studovány a posuzovány v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními záměry umístěnými v řešeném území.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43.

Z uvedeného pohledu považujeme *„jednoznačné konstatování, že „Bystrcká" a „Německá" varianta této dálnice není přijatelná a realizovatelná, zatímco „Optimalizovaná" varianta se sídelním útvarům striktně vyhýbá"* za nedostatečně podložené a předčasné. Podotýkáme, že (jak plyne z vyhodnocení SEA) rozdíly mezi variantami nejsou z hlediska „vyhýbání se sídelním útvarům" zásadní. Rozsah kontaktu s obytnou zástavbou u varianty Německé a Optimalizované MŽP jsme popsali u **Připomínky č. 52**).

Pořadí	**054**	Pořadí původní	**P 0352–14**
Téma		Doprava silniční, územní studie, krajina	
Téma – jiné			

Připomínka č. 54

Územní rezerva pro „Jihozápadní tangentu" je vymezena nedůvodně a nesprávně.

Vymezení dotčeného území:

Koridor územní rezervy záměru „jihozápadní tangenty".

Odůvodnění:

Návrh ZÚR JMK vymezuje dvě varianty územních rezerv pro záměr „jihozápadní tangenty". Koridory těchto územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM_{10}), a to zejména na území obcí Troubsko, Ostopovice, Moravany, Nebovidy, Želešice, Modřice, Ponětovice, Blažovice, Jiříkovice, Tvarožná, Šlapanice, a městských částí Brno-Bosonohy, Brno-Tuřany a Brno-Chrlice. V podrobnostech odkazují navrhovatelé na námitku č. 43.

Na str. 238 textové části odůvodnění návrhu ZÚR JMK je uvedeno, že *„JZT, její funkce či existence je velmi úzce spjata s variantami dálnice D43, s napojením na D52/JT a celkovým vytížením dálniční a silniční sítě jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s ohledem na další fragmentaci krajiny i vysokou kumulaci stávajících i navrhovaných dopravních staveb a jiných záměrů, které dále zvyšují koncentraci dopadů automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví dotčeného území."* Toto tvrzení je samo o sobě správné, avšak je chybou, že k tomuto vyhodnocení ve vzájemných souvislostech nedošlo již v rámci pořizování návrhu ZÚR JMK, ale je odkládáno do neurčité budoucnosti, přičemž území několika obcí bude zároveň „blokováno" dvěma variantami územních rezerv.

Je zcela zřejmé, že „jihozápadní tangenta" by byla zdrojem další hlukové a imisní zátěže v uvedeném území, v němž je nepřípustné vymezovat další takovéto zdroje. Záměr „jihozápadní tangenty" by navíc rozdělil území města Modřice a dalších dotčených obcí a stal by se barierou jejich územního rozvoje.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 54, územní rezerva pro „Jihozápadní tangentu" je vymezena nedůvodně a nesprávně a návrh ZÚR JMK nezohledňuje ponechání možností pro budoucí rozvoj obce**, se nevyhovuje.**

Jihozápadní tangenta (JZT) je v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobým záměrem a byla prověřena řadou podkladových studií, zejména dopravně urbanistickou studií „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina", 2003" a „Územní studií v oblasti jihozápadně města Brna" 2008. Záměr JZT, záměr dálnice D52/JT Rajhrad – Chrlice II (dříve nazývané jižní tangenta) a záměr Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 jsou součástí v ZÚR JMK navržené dopravní sítě jižně dálnice D1, ke které se vztahuje úkol pro územní plánování stanovený v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR) v článku (42): *„vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1.* Nutnost řešení silniční sítě jižně dálnice D1 je vyvolána rozvojem města Brna jižním směrem, zejména výstavbou komerčních zón v území. Z hlediska řešení silniční sítě území Brněnské aglomerace je podstatné respektování systému třístupňové ochrany území, zejména zastavěných území, před tranzitní dopravou.

JZT představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52, v širších souvislostech s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě Bítýšské, v jižním prostoru s návazností na R52 a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru obchvatu Chrlic. Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, 2014.

Dle ustanovení § 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. S* ohledem na složitost podmínek v území Brna a jeho zázemí nelze v měřítku a podrobnosti zásad územního rozvoje posoudit potřebu, reálnost a dopady posuzovaných variant do území. Proto návrh ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezuje plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části návrhu ZÚR JMK*). Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. odůvodnění ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

Takový postup při řešení problematiky území jižně od Brna potvrzuje Aktualizace č. 1 PÚR ČR; z článku (42) Aktualizace č. 1 PÚR ČR vyplývá úkol pro územní plánování, a to *„pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury“.* Vymezením plochy v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které se ukládá prověření změn územní studií, je tento úkol pro územní plánování v ZÚR JMK naplněn.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona. Konstatování, že řešení je odkládáno do neurčité budoucnosti, není pravdivé; v bodě (438) návrhu ZÚR JMK se uvádí, že *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.*

Plocha pro územní studii je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Dle návrhu ZÚR JMK je úkolem územní studie, mimo jiné, *prověřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2, a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1, a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál.* Dále má územní studie za úkol *prověřit potřebu jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.* Dle návrhu ZÚR JMK je při prověřování v maximální možné míře nutno *zohlednit strukturu osídlení a rozvojové předpoklady území.* Prověřovaná řešení musí směřovat k *minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní*

prostředí a rovněž k *minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území.*

Dle výše uvedených úkolů územní studie je zřejmé, že při prověřování koridorů JZT bude v rámci zohledňování rozvojových předpokladů území v podrobnějším měřítku řešena také otázka toho, aby na území jednotlivých sídel byla zabezpečena možnost kompaktního rozvoje a nevznikaly zbytečně nové bariéry mezi sídly.

Uložením nezbytnosti zpracovat územní studii na území města Brna a v jeho zázemí napomáhají ZÚR JMK, s ohledem na složitost řešeného území, tomu, že dojde k podrobnějšímu zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Tyto vlivy vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze jinak v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti.

Z důvodu předběžné opatrnosti návrh ZÚR JMK vymezuje varianty JZT, a to var. A „Modřická" (RDS08–A) a var. B „Želešická" (RDS08–B) jako územní rezervu do doby, než bude na základě výsledků podrobnějšího prověření území územní studií možno rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty. Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Připomínka konstatuje, že koridory územních rezerv prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (limity zatížení hlukem a prachovými částicemi PM10). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se také o návrhy a územní rezervy pro páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. V kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridory územních rezerv RDS08–A a RDS08–B je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám" věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této

fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

S ohledem na skutečnost, že v návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny pro záměr JZT koridory územních rezerv, (sloužící k ochraně území před činnostmi, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit), nelze pro JZT stanovit podmínky či vyhodnotit vlivy záměru, které jsou požadovány v obdrženém podání. Požadavky obce budou vyhodnoceny v rámci pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno".

K otázce situování jihozápadní tangenty a tím ovlivněných rozvojových možností obcí uvádíme, že řešení návrhu ZÚR JMK zahrnuje dopravní záměry, které vyšly v rámci komplexního hodnocení nejvýhodněji. Tím zdůrazňujeme, že hodnocení vlivů na životní prostředí a na rozvoj sídla není jediným kritériem výhodnosti varianty. Podkladem pro ZÚR JMK byla dle přílohy 2 zadání ZÚR JMK „Územní studie oblasti Jihozápadně města Brna", ze které byly do návrhu ZÚR JMK převzaty vyhodnocené koridory pro záměr silnice i rámcové závěry týkající se vlivů koridorů na udržitelný rozvoj.

Otázkou omezení či přímo znemožněním rozvoje dotčených obcí byla prověřena v rámci „Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna", přičemž bylo vybráno takové řešení koridorů pro JZT, které nepřiměřeně neomezuje územní rozvoj dotčených obcí. K vlastnímu posouzení znemožnění rozvoje obcí je nutno vycházet z územně plánovacích dokumentací pro jednotlivé obce a z "Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna". Dle výkresu urbanistického řešení, který vychází z platných územních plánů jednotlivých obcí a je součástí „Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna" lze konstatovat, že koridory územní rezervy pro JZT neomezují zásadním způsobem možnosti rozvoje jednotlivých dotčených obcí.

Pokud se týká otázky rozdělení území a snížení průchodnosti územím, je nutno konstatovat, že fyzické oddělení komunikacemi nelze v rámci ZÚR JMK reálně eliminovat. V rámci budování komunikace je však možné nalézt taková technická řešení (mosty, lávky, nadchody, podchody), která zajistí bezkolizní dopravní spojení pro cyklistickou či pěší dopravu. Takto vzniklá nová a moderní propojení v regionu mohou vést spíše k posílení sociálních vazeb. Jedná se však o podrobnost, která není relevantní úrovni ZÚR a může být tedy řešena až v podrobnější dokumentaci.

Pořadí	**055**	Pořadí původní	**P 0352–15–16**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 55

Plochy a koridor pro záměr „D52/JT" jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr označený jako „D52/JT". Tento záměr je součástí transevropského Baltsko–adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna, městských částí Brno-jih a Brno-Chrlice.

Koridor záměru přitom prochází a přivádí dopravu do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Je zcela zřejmé, že záměr by byl zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy a z tohoto důvodu by byl nepřípustný a nerealizovatelný.** Současně není známa konkrétní míra této zátěže, neboť nejsou vyhodnoceny kumulativní vlivy záměru „D52/JT" s dalšími záměry, pro které návrh ZÚR JMK vymezuje pouze územní rezervy. Vyhodnocení SEA (viz například kapitolu A. 6. 9, – Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí) ani nepopisuje a nepokouší se kvantifikovat vlivy záměrů D52 a „D52/JT" na město Brno a další obce v jeho okolí.

Plochy a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr dálnice D52. Tento záměr je součástí transevropského Baltsko–adriatického koridoru. Jeho prostřednictvím se přivádí dálková (tranzitní) doprava na území města Brna a do brněnské aglomerace.

Dálnice D52 představuje alternativu dálničního spojení Brna a Vídně v rámci „Koncepčního scénáře C", koncepce rozvoje páteřní silniční infrastruktury Jihomoravského kraje. Druhá alternativa, z níž vychází „Koncepční scénář B" (podle studie Ing. Strnada), počítá s dálničním spojením Brna a Vídně s využitím

dálnice D2 a čtyřpruhového obchvatu Břeclavi.

Zásadní vadou posouzení vlivů záměru D52 na životní prostředí, veřejné zdraví a udržitelný rozvoj území a odůvodnění jeho vybraného koridoru (varianty) v návrhu ZÚR JMK je neposouzení koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury JMK, v jejichž rámci mělo dojít rovněž k porovnání alternativních variant řešení kapacitního silničního spojení Brna a Vídně.

V důsledku absence tohoto koncepčního vyhodnocení došlo dle názoru navrhovatelů rovněž k nesprávnému vyhodnocení vlivů dálnice D52 na území „NATURA 2000", resp. k nedodržení požadavků výše citovaných ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. V této souvislosti jsou zcela opomenuty závěry studie *„Hodnocení vlivů dle § 45i zákona č. 114/1992 5b., v platném zněni, záměru – rychlostní silniční spojení Brna s Vídní na základě podkladů k záměrům: R52 Pohořelice – Mikulov, I/55, Břeclav – obchvat, R55 – úsek obchvat Břeclavi a návrhu ÚP VÚC Břeclavska"* zpracované Mgr. Ondřejem Volfem na kterou odkazuje rovněž studie RNDr. Vlastimil Kostkan, PhD. *„Posouzení vlivů dopravních koncepcí JMK (návrhů rozvoje páteřní silniční sítě) z hlediska možných střetů s lokalitami soustavy NÁTURA 2000".*

Dalšími bezprostředními důsledky provedení záměru dálnice D52 by byly zejména zásahy do Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Pálava, několika maloplošných zvláště chráněných území a dále do evropsky významné lokality Mušovský luh a ptačích oblastí, Pálava a Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny. S tím by souviselo rovněž poškození či ohrožení biotopů řady zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin a rozsáhlé zásahy do krajinného rázu, především v oblasti CHKO Pálava a v okolí Mikulova (v oblasti biosférické rezervace UNESCO Dolní Morava). Tyto skutečnosti nejsou ve Vyhodnocení SEA dostatečně popsány a v odůvodnění návrhu ZÚR JMK nejsou vůbec vzaty v úvahu.

Vymezení koridoru dálnice D52 nerespektuje rozsudky NSS ze dne 25. 11. 2009, č. j. 3 Ao 1/2007 – 201, kterým byl zrušen územní plán velkého územního celku Břeclavska, a ze dne 20. 4. 2011, č. j. 6 Ao 2/2011 – 27, kterým byl zrušen územní plán obce Perná v části vymezení trasy rychlostní silnice R52. Takovéto vymezení je zároveň nutno považovat za neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, a to jak dotčených bezprostředně koridorem dálnice D52 v úseku Pohořelice–Mikulov, tak dotčených v důsledku nárůstu vyvolané dopravní zátěže především v území na jihu brněnské aglomerace.

Vyhodnocení SEA, a to ani jeho Příloha 2, rovněž nijak nezohledňuje synergické a kumulativní vlivy záměru D52 na území města Brna a jeho okolí, do území, kde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity jeho zatížení. **Záměr D52 by tak byl přímým byl zdrojem další hlukové a imisní zátěže z tranzitní dopravy v tomto nadlimitně zatíženém území a z tohoto důvodu by byl nepřípustný a nerealizovatelný.**

V této souvislosti dále podatelka uvádí, že hodnoty intenzit dopravy, uváděné v odůvodnění návrhu ZÚR JMK pro rok 2035 na hraničním přechodu, jsou nereálné a chybné. V podkladovém dokumentu PK Ossendorf se uvádí údaj 11.000 vozidel denně, přičemž údaje dle rakouských podkladů (z procesu EIA pro navazující rakouskou dálnici A5) jsou více než dvojnásobné (viz výše námitku č. 48).

V důsledku výstavby dálnice D52 by dále došlo k narušení turistické atraktivity regionu Pálavy a k ohrožení přírodních hodnot, k jejichž ochraně byla vyhlášena Chráněná krajinná oblast Pálava. Oblast je hojně navštěvována a využívána mimo jiné pro agroturistiku a cykloturistiku, a to zejména pro svůj typický krajinný ráz, který by byl výstavbou dálnice značně narušen. V krajině by zároveň vznikla bariéra, která by ztížila její prostupnost pro pěší a cyklisty i pro volně žijící zvířata. Pro řadu obcí by se zhoršila i jejich dopravní dostupnost v důsledku nutnosti budování mimoúrovňového napojeni na dálnici (na rozdíl od napojení na současnou, dopravně postačující silnici I/52).

Podatelka je přesvědčena, že **uvedené skutečnosti jsou dostatečné pro závěr, že záměr D52 není proveditelný, a** to jak ve vztahu k požadavkům právních předpisů chránících veřejné zdraví, tak s ohledem na ochranu zvláště chráněných území, tvořících součást soustavy „NATURA 2000". Pořizovatel by proto měl spolu s příslušnými dotčenými orgány a Ministerstvem pro místní rozvoj dojednat vypuštění záměru z návrhu ZÚR (srov. rozsudek NSS ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009 – 59) a v návaznosti na to iniciovat aktualizaci PÚR.

Ze všech uvedených důvodů je nutné trvat na řádném posouzení a srovnání dálničního spojení Brna a Vídně jako součásti koncepčních variant rozvoje dopravy Jihomoravského kraje a na zohlednění všech výše uvedených negativních důsledků záměru D52.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 55, plochy a koridor pro záměr „D52/JT" jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně a plochy

a koridor pro záměr dálnice D52 jsou vymezeny nedůvodně a nesprávně, **se nevyhovuje.**

K vymezení záměrů dálnice D52 a D52/JT jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 42**.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů kumulativních a synergických viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Vyhodnocení SEA a Natura obou záměrů je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 a 50 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměrů vyplývá, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů."* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví" je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Otázkou povinnosti posuzovat koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: *„…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní*

prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…"

Posuzování koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není stavebním zákonem stanoveno. Požadavek na koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není v zadání ZÚR JMK obsažen vzhledem k tomu, že v rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů takový požadavek vznesen.

K intenzitám dopravy na hraničním přechodě viz vyhodnocení **Připomínky č. 48**.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví. Dále podatel v podání uvádí výčet „skutečnosti", které budou ovlivněny záměrem dálnice D52 – neproporcionální zásah do práv dotčených obcí a vlastníků nemovitostí, narušení turistické atraktivity regionu Pálavy, ohrožení přírodních hodnot CHKO Pálava, narušení typického krajinného rázu, vznik bariéry atd. Tyto „skutečnosti" však blíže nespecifikuje.

Pořadí	**056**	Pořadí původní	**P 0450–02**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 56

Posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší. Toto musí prošetřit MŽP.

V oblasti MČ Bosonohy jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, specificky z hlediska polétavého prachu (PM10 – počet dnů překročení). Problémy jsou i s celoroční koncentrací PM2,5 a benzo(a)pyrenem. Souhlasné stanovisko SEA nemělo být vydáno v situaci, kdy ZÚR řešení nenavrhují. Zcela nepřípustný je odklad dořešení o léta, který stanovisko SEA podpořilo, i presto, že protiprávní situaci jasně popsalo. Připomínka tedy napadá vydané stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 56, posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené

zákonné limity znečištění ovzduší, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje**.

Vyhodnocení dokumentace SEA konstatuje překračování imisních limitů v oblasti Bosonoh. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů, které zasahovalo i do prostoru Bosonoh. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

Současně je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Dle výše uvedeného je zřejmé, že posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551], cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora)."*

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí uvádíme, že MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: *„ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska…"*

MŽP stanovilo tzv. zmírňující opatření, tzn. požadavky stanoviska SEA, jejichž realizací budou zajištěny minimální možné dopady ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadavky byly do ZÚR JMK zapracovány.

Pořadí	**057**	Pořadí původní	**P 0352–17**

Téma	Dopravní infrastruktura
Téma – jiné	

Připomínka č. 57

Plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně

V návrhu ZÚR JMK není vymezena žádná varianta obchvatu města Břeclavi. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Kromě toho, v souladu se skutečnostmi uvedenými výše v námitce č. 16, týkajícími se koridoru dálnice D52, by měl být záměr obchvatu Břeclavi (část záměru dálnice D55) posouzen jako součást jedné z variant řešení kapacitního silničního spojení Brna a Vídně. Tato možnost je nevymezením obchvatu Břeclavi zmařena. V podrobnostech podatelka odkazuje na předchozí námitku.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 57, plochy a koridor pro záměr dálnice D55 u Břeclavi jsou vymezeny nesprávně**, se nevyhovuje.**

K záměru D55 (obchvat Břeclavi) jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 47**.

Návrh ZÚR JMK obchvat Břeclavi I/55 nevymezuje z důvodu, že obchvat řeší místní dopravní problém, je vymezen v územním plánu Břeclavi a bylo na něj vydáno územní rozhodnutí. Záměr obchvatu Břeclavi je zdůvodňován primárně odvedením tranzitní dopravy z centra města Břeclavi, nabídkou alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón.

Pořadí	**058**	Pořadí původní	**P 0352–18**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 58

Plochy a koridor pro záměr silnice I/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně

V návrhu ZÚR JMK není vymezen ucelený koridor obchvatu města Znojma. To je samo o sobě pochybením, neboť tento záměr dosud není realizován.

Podatelka je dále přesvědčena, že možnosti vymezení koridoru silnice I/38, jako součásti kapacitní komunikace I/38 podle PÚR ČR, měla být posouzena ve variantách, v rámci komplexního srovnání koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury kraje (koncepčních scénářů „B" a „C"). Kromě varianty procházející obydleným územím města Znojma (městskými částmi Znojmo–město a Znojmo–Přímětice a prostorem, kde se tyto dvě městské části spojují) a v těsném kontaktu s obytnou zónou obce Dobšice měla být posouzena i varianta vymezení koridoru uvedené silnice jako skutečného obchvatu města Znojma mimo urbanizovaná území, tedy severně od obce Kuchařovice a Suchohrdly.

Podatelka navíc upozorňuje na skutečnost, že na území města Znojma opakovaně dochází k překračování zákonných limitů znečištění ovzduší. Podle výsledků z měřicí stanici ve Znojmě bylo v roce 2011 ve městě Znojmě zjištěno překračování zákonného imisního limitu koncentrace prachových částic PM_{10} Denní limit 50 $\mu g/m^3$ byl v roce 2011 ke dni 21. 12. 2011 překročen již 39 krát, což je více než povolený počet denních překročení dle limitu (35). Za této situace je vymezeni koridoru dopravní stavby, v jejímž důsledku by došlo k dalšímu zvýšení imisní zátěže dotčeného území, z výše opakovaně uvedených důvodů nepřípustné.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 58, plochy a koridor pro záměr silnice I/38 ve Znojmě jsou vymezeny nesprávně, **se nevyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08,

DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny a realizovány.

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje". Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu" stavby. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost.

Intenzity dopravy na většině úseků spojení Jihlava – Znojmo nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R" (nyní dle novely silničního zákona „D"). Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace D38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti.

K problematice posuzování koncepčních variant jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 55**.

K nepřípustnosti vymezování koridoru dopravní stavby v oblastech s překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 43**.

Pořadí	**059**	Pořadí původní	**P 0352–19**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 59

Postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný

Stanovisko MŽP ze dne 5. 1. 2016, čj. 85166/ENV/15 (stanovisko SEA) je v rozporu se smyslem právní úpravy posuzováni vlivů koncepcí na životní prostředí, neboť akceptovalo nedostatky samotného vyhodnocení SEA (viz námitku Č. 7), jejichž příčinou bylo zejména zneužití institutu územní rezervy (námitka č. 46).

Požadavek MŽP na vymezení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice dále prohloubil nedostatky spočívající ve vymezení většiny nejvýznamnějších silnic jako územních rezerv. Podobně je v ZÚR JMK vymezen koridor pro dálnici D52, který přivádí tranzitní dopravy ze směru od Vídně do Brna, kde páteřní silniční síť není řešena, resp. je vymezena jen orientačně pomocí územních rezerv.

MŽP ve svém stanovisku uvádí, že *„zároveň je však nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životni prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzeni širších vazeb a vzájemného působeni jejích jednotlivých komponent".* Níže pak MŽP doplňuje *„z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví."*

MŽP si zřetelně bylo vědomo problematičnosti a nesprávnosti nadužívání územních rezerv v návrhu ZÚR JMK, ale přesto s návrhem vyslovilo souhlas. Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.* MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto

o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů, a nikoli teprve po schválení ZÚR JMK.

Podatelka taktéž považuje za neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy ve vztahu k ministerstvem chráněným zájmům.

S ohledem na uvedené má podatelka za to, že stanovisko MŽP mělo celou „koncepci" územních rezerv zcela odmítnout a požadovat řádné vymezení návrhových koridorů staveb páteřní silniční infrastruktury v kraji a zároveň řádné posouzení vlivů všech staveb a celkových koncepcí včetně alternativních na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 59, postup MŽP při vydání stanoviska SEA byl nezákonný, **se nevyhovuje**.

Jedná se o názor podatelky.

MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. Požadavek na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní silnice v brněnské aglomeraci byl zahrnut v celé řadě podání, která se stala vstupem do procesu SEA k ZÚR JMK. MŽP tato podání zohlednilo jako podklad pro vydání stanoviska. K tomu MŽP v předmětném stanovisku uvádí: *„Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu."*

K údajným nedostatkům hodnocení SEA jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínky č. 47.

K údajnému zneužití institutu územní rezervy jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínky č. 46.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou. Konkrétně k vymezení D43 a D52 v ZÚR JMK jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínek č. 42. K výše uvedeným argumentům považujeme za důvodné zdůraznit, že MŽP ve stanovisku k vymezení koridoru pro D 43 v úseku Kuřim – Lysice jednoznačně uvedlo důvody, které jej vedly ke stanovení požadavku pod č. 3) nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, cituji: *„V případné realizaci záměru R43 s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, spatřuje MŽP riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí, kde jsou imisní limity již nyní plošně překračovány. Ve vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je tento možný případ označen jako nejméně žádoucí varianta časového postupu realizace silniční komunikační sítě. Ukončení záměru R43 u Kuřimi a přivedení dopravy do Brna převážně po stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 lze považovat za nejhorší možnou variantou z hlediska cílového stavu uspořádání dopravy v brněnské aglomeraci. V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku*

Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.

Je s podivem, že v souvislosti s výše uvedenou problematikou podatelka cituje odstavec ze souhlasného stanoviska SEA, ve kterém MŽP polemizuje o excesivním (nad)užívání územní rezervy a *nerozvádí* tedy *uvedené skutečnosti. Z* důvodu objektivity k podatelkou vybranému odstavci odkazujeme na v tomto bodě výše citované odstavce a doplňujeme odstavec další cit.: *„Zákonodárce učinil institut územní rezervy včetně dovětku o neposuzování územní rezervy v procesu SEA součástí platného právního řádu, s čímž MŽP nehodlá polemizovat. A fortiori MŽP nezpochybňuje využívání územní rezervy jako standardního nástroje územního plánování. Úkol podrobně prověřit územní studií vazby veřejné infrastruktury v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno nadto vyplývá i z aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje. Zásady územního rozvoje jakožto nejvyšší stupeň územně plánovací dokumentace musí obsahově z politiky územního rozvoje vycházet…* Tolik k citaci ze stanoviska.

K vyhnutí se posouzení vlivů celého komplexu zásadních záměrů uvádíme, že hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: *„Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení" je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci*."

K názoru podatelky *„je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území"* je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel". Bez takové studie není možné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	**060**	Pořadí původní	**P 0352–20**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 60

Postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší byl nezákonný

Stanovisko MŽP ze dne 22. 5. 2015, čj. 21240/ENV/15 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace (viz též výše námitku č. 43).

MŽP svým přístupem umožnilo vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území.

MŽP ve svém stanovisku uvádí *„závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší.*

Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)". Ve vztahu k plánovanému zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" MŽP uvádí, že *„jde o dopravně i imisně nejzatíženější lokalitu kraje, v níž je právě dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava; reálným rizikem zakonzervování stavu je prohloubeni problémů. Vzhledem k množství existujících podkladů se zvolené východisko nejeví jako ideální."*

MŽP si je sice vědomo problematiky nadužívání institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, ale přesto s navrženým řešením souhlasí, i když vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb). Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody", čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví.

Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých části, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozmělňuje a odsouvá do budoucna.

Postup i obsah stanoviska MŽP je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidi.* Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK, kde konkrétní termín je nejistý) představuje nepřípustné odkládání problémů s ochranou ovzduší do budoucna.

Podatelka má za to, že MŽP mělo požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů. Zároveň podatelka považuje za neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území. Pokud se tak stalo, bylo úkolem MŽP, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 60, postup MŽP při vydání stanoviska z hlediska ochrany ovzduší byl nezákonný, **se nevyhovuje**.

Jedná se o názor podatelky.

MŽP uplatnilo na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/20121 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Podatelka zastává názor, že předmětné stanovisko *„akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje stav ochrany ovzduší, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení kvality ovzduší a dalších negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména v oblasti brněnské aglomerace*" Na podporu názoru cituje dílčí pasáž vytrženou nejen z kontextu stanoviska, ale i z kontextu předmětného odstavce. Z hlediska objektivity uvádíme plnou citaci celého odstavce *„Závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel). V tomto kontextu je třeba plně využít potenciál ZÚR (uvedené jevy mohou zásadně ovlivnit především dopravní stavby). Trvale nevyhovující stav znečištění ovzduší v okolí stávajících kapacitních dálničních a silničních tahů (v blízkosti obytné zástavby) je vážným podnětem pro úzkou kooperaci kompetentních správních orgánů v rámci územního a dopravního plánování, bez této nelze zlepšení situace zajistit (souvislost s nízkoemisními zónami a dalšími nástroji zakotvenými v zákoně č. 201/2012 Sb.). V návrhu ZÚR JMK a vyhodnocení jeho vlivů je tato spojitost poněkud podceněna (priorita „Snížení emisí prekurzorů troposférického ozónu" z Integrovaného programu ke zlepšení kvality ovzduší JMK klasifikována jako „0" (bez vztahu), relativně nízké hodnocení mají také ostatní priority obsažené v koncepčních dokumentech ochrany ovzduší)"*

Ke stanovisku MŽP, jako dotčeného orgánu, k návrhu ZÚR JMK uvádíme následující

S MŽP (stejně jako se všemi dotčenými orgány) bylo o plnění podmínek obsažených ve stanovisku jednáno. Písemná dohoda o vypořádání stanoviska MŽP k návrhu ZÚR JMK byla podepsána oběma stranami (tj. KrÚ JMK jako pořizovatelem ZÚR JMK a MŽP jako dotčeným orgánem) dne 11.01.2016. Na KrÚ JMK je evidována pod č. j. JMK 26764/2016. Z tohoto dokumentu v zájmu objektivity z dohodnutého vypořádání předmětného požadavku citujeme následující:

„Úkolem územního plánování je postupem podle stavebního zákona koordinovat veškeré veřejné a soukromé zájmy, nikoli hájit zájmy pouze z hlediska ochrany ovzduší. Zákon č. 201/2012 toto ukládá orgánům ochrany ovzduší, k přímé podpoře stanovuje primárně PZKO.) Orgány územního plánování jsou si vědomy, že:

- *hlavním původcem znečišťování ovzduší tuhými látkami včetně částic PM10 a PM2,5 a oxidy dusíku je narůstající osobní i nákladní automobilová doprava,*
- *mezi nejvíce zatížené komunikace na území JMK patří dálnice D1 a D2 a silnice I/42 a I/43.*

Právě proto koncepce dopravy JMK uplatněná v ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury na území JMK. Záměry silniční dopravy obsažené v ZÚR JMK z vlivů na kvalitu ovzduší představují jednoznačně nejvýznamnější soubor záměrů. Většina je zaměřena na odvedení automobilové dopravy z obytných oblastí (přeložky, obchvaty), působí tedy na kvalitu ovzduší v sídlech převážně pozitivně. Pokud by nebyly vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. V dotčených oblastech by tak dále narůstala emisní zátěž výrazně nad úroveň limitů.

Konkrétně k dosažení cíle ochrany ovzduší „omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví“ přispívají ZÚR JMK prostřednictvím priority územního plánování (10) „Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí“, ve které jsou v obecné rovině obsaženy všechny složky životního prostředí. Dále v kapitole A.8 SEA stanovením společných a projektových opatření k vyloučení, snížení nebo případně kompenzaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, zejména opatřením „U záměrů, kde existuje potenciální riziko vlivu na lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA…“. Výše uvedené dokládá, že při pořizování ZÚR JMK není tento problém nijak podceněn. Naopak vzhledem k tomu, že v území Metropolitní rozvojové oblasti dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, návrh ZÚR JMK vymezuje Brno a obce v jeho okolí jako oblast, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Územní studie je nástrojem územního plánování, který umožní (v souladu se stavebním zákonem) v územně– funkčních souvislostech podrobněji prověřit reálnost průchodu páteřní silniční infrastruktury v potřebných vzájemných souvislostech a vazbách.“

Tolik k citaci podatelky.

K výše uvedenému považujeme za důvodné uvést, že rovněž ve stanovisku, které MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) je uvedeno: *„Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“*

K tvrzení, že *„závažným problémem na území JMK v oblasti životního prostředí je kvalita ovzduší. Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (místy i PM2,5) se dotýká desítek*

až stovek tisíc obyvatel. V lokalitách nejvíce zatížených silniční dopravou (jižní část území města Brna) je překračován i imisní limit NO2 (nadměrným koncentracím jsou vystaveny stovky až tisíce obyvatel)" jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínky č. 3. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora)."*

K tzv. „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K názoru podatelky, že *„Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, a to ani odhad expozice škodlivých emisí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozmělňuje a odsouvá do budoucna."* jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínek č. 43 a 47. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury, respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8, pouze část záměru D43 je v souladu se stavebním zákonem vymezena územní rezervou . Konkrétně jsme se k jednotlivým záměrům dopravní infrastruktury v ZÚR JMK

podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínek č. 42. K výše uvedeným argumentům považujeme za důvodné zdůraznit následující:

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 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.

K názoru podatelky *„je neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území“* je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují jednoznačnou odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a která z variant lépe plní funkci a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není možné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	**061**	Pořadí původní	**P 0352–21**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 61

Postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Stanovisko Krajské hygienické stanice (KHS) JMK ze dne 20. 5. 2015, ČJ. KHSJM 22575/2015/odbor/HOK, sp. zn. S–KHSJM 30943/2012 je v rozporu s posláním a účelem orgánu ochrany veřejného zdraví. Stanovisko akceptuje řešení, které nezlepšuje stav ochrany veřejného zdraví, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje zhoršení vlivů na veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší.

Stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. KHS bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezeni koridorů a ploch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí, hlukem a dalšími negativními vlivy na veřejné zdraví. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím územní rezervy rozmělňuje a odsouvá do budoucna. Postup i obsah stanoviska KHS je proto v rozporu s prioritou ZÚR *Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.*

KHS ve svém stanovisku uvádí, že *„považuje za nezbytné vydáni Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry, učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití uzemní studií.“*

Podatelka ve vztahu k výše uvedenému připomíná, že problémů s kumulací negativních vlivů z dopravních staveb na veřejné zdraví si KHS byla dobře vědoma mnohem dříve. Byla to právě KHS, která v rámci projednávání návrhu

ZÚR JMK v roce 2011 požadovala doplnění speciálního dokumentu – posouzení HIA (health impact assessment), ve kterém byly identifikovány tři hlavní oblasti na jih od Brna (lokalita Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice a okolí, lokalita Modříce a okolí, lokalita Šlapanice a okolí), kde je kumulace negativních vlivů z dopravy nejvyšší. Uvedené posouzení HIA bylo zpracováno v průběhu roku 2010 a bylo součástí druhého návrhu ZÚR JMK.

Podatelka proto považuje za nepřijatelné, že za šest let od identifikace lokalit s největší zátěží z dopravy a čtyři roky od zrušení ZÚR JMK, KHS akceptuje další odsouvání problému s poukazem na údajný nedostatek podkladů, na základě kterých by mohlo být rozhodnuto o vedení páteřní dopravní sítě v kraji. Uvedené podklady měly být dle názoru podatelky zpracovány ihned po zrušení ZÚR JMK Nejvyšším správním soudem v roce 2012, popř. nejpozději spolu se zadáním třetích ZÚR JMK.

Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřípustné odkládání problémů s ochranou veřejného zdraví do budoucna. Podatelka se domnívá, že KHS měla požadovat urychlené zpracování územní studie tak, aby její výsledky mohly být promítnuty do návrhu ZÚR JMK a mohlo být rozhodnuto o řešení páteřní silniční sítě v kraji bez zbytečných průtahů.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 61, postup Krajské hygienické stanice JMK při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný, **se nevyhovuje**.

Jedná se o názor podatelky.

KHS podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku požadovala splnění podmínek vztahujícím se k územní studii. Podmínky byly v rámci úpravy návrhu ZÚR JMK splněny.

KHS své stanovisko podrobně odůvodnila. V odůvodnění mimo jiné uvedla cit.: *„Při posuzování návrhu ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA se KHS JmK primárně zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK v podobě deklarované v projednávaném návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek…*

…Dále bylo posouzení návrhu ZÚR ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování stanovené pro záměry v kapitole D. návrhu ZÚR JMK, považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb..

…Dále se KHS JmK zabývala faktem, že dle zpracovatelů SEA budou kriteria „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel" a „Realizace záměrů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel" naplněna pouze za předpokladu realizace celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb vymezených v ZÚR JMK jako územní rezerva...

…Přitom KHS JmK uvážila, že ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona vymezují oblast, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií ‚Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno'."

Na závěr odůvodnění KHS uvedla cit.: „*KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií…*

…Ve vztahu k ochraně veřejného zdraví a očekávané úrovni zdravotních rizik souvisejících s uplatňování ZÚR JMK KHS JmK konstatuje, že požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené v kapitole D. ZÚR JMK dávají reálný předpoklad pro řízení potenciálních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb. v navazujících řízeních a je zřejmé, že návrh ZÚR JMK v projednávané podobě ve svém důsledku nenaplňuje předpoklady potenciálního ohrožení veřejného zdraví."

Z výše uvedeného je zřejmé, že se KHS otázkou zpracování územních rezerv v souvislosti s dopady na lidské

zdraví podrobně zabývala a své stanovisko zevrubně odůvodnila.

K názoru podatelky, že *„stanovisko KHS umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území“,* dále na *„zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb)“* atd. jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení námitek č. 42. Z výše uvedených argumentů považujeme za důvodné zdůraznit následující:

ZÚR JMK zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje. Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce uspořádání krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme: PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

K prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí salámové metody, k namítanému nehodnocení vlivů záměrů v centrální části kraje pro které byly navrženy územní rezervy … jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínek č. 42 a 47. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

K tzv. „salámové metodě“ a neposouzení koncepce jako celku uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

K tzv. *nehodnocení záměrů v centrální části, odsouvání problému s kumulací záměrů následným zpracováním územní studie až po vydání ZÚR JMK kvůli údajnému nedostatku podkladů* rezervy jsme se podrobně vyjádřili výše, zejména ve vyhodnocení připomínek č. 42. Z výše uvedených argumentů zde považujeme za důvodné zdůraznit následující:

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 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.

K podkladům je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není možné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	**062**	Pořadí původní	**P 0352–22**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 62

Postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Stanovisko Ministerstva dopravy ČR (MD) ze dne 22. 5. 2015, sp. zn. 291/2015–910–ÚPR/2 akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, neboť akceptuje řešení, které nezlepšuje současný stav dopravních proudů na území kraje, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav či dokonce podporuje navýšení intenzit dopravy na nežádoucích místech, a tím i negativních vlivů s tím spojených.

Stanovisko MD umožňuje vymezení koridorů nových dálnic v okrajových částech kraje (D52, D43), které přivádí tranzitní dopravu směrem k centrální části kraje, tj. městu Brnu, aniž by bylo po dopravní stránce řešeno samotné centrální území kraje a vlivy navrhovaných záměrů na toto území. MD zcela bez připomínek toleruje zneužití institutu územní rezervy pro nezvykle rozlehlé území, kdy vůbec není naplněn základní cíl územního plánování (vytvoření předpokladů pro výstavbu, vymezení koridorů a ploch staveb).

Uvedeným způsobem dochází k prosazování krajem preferované koncepce dopravy pomocí tzv. „salámové metody“, čímž zaniká možnost celkového posouzení a vyhodnocení vlivů páteřní dopravní sítě v kraji na životní prostředí a veřejné zdraví. Bez vyhodnocení vlivů záměrů, pro které byly navrženy územní rezervy, nemůže být ani přibližně stanoveno celkové předpokládané zatížení území kraje, resp. jeho jednotlivých částí. Problém s vyhodnocením vlivů, a to včetně kumulativních a synergických, na již dnes nadlimitně zatížené území právě v centrální části kraje, se excesivním požitím rezervy rozmělňuje a odsouvá do budoucna.

Akceptování současné podoby ZÚR JMK a teprve následné zpracování územní studie (až po vydání ZÚR JMK) představuje nepřípustné odkládání problémů negativními vlivy z dopravy do budoucna. MD mělo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně spolupracovat s pořizovatelem, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji.

Podatelka považuje za neobhajitelné, aby pořizovatel neměl od zpracování prvního návrhu ZÚR JMK v roce 2009 dostatek informací o posuzovaném území, pokud se tak skutečně stalo, bylo úkolem MD, aby pořizovatele na tento závažný nedostatek včas upozornilo a požadovalo urychlené zjednání nápravy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 62, postup Ministerstva dopravy při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný**, se nevyhovuje.**

Jedná se o názor podatelky.

MD podle § 37 odst. 2 a 5 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku MD uvedlo, že předložený návrh akceptuje požadavky související s rozvojovými záměry dopravní infrastruktury v působnosti Ministerstva dopravy na území Jihomoravského kraje, které jsou vymezeny v PÚR ČR a v její 1. Aktualizaci, schválené vládou ČR dne 15.04.2015. Dále MD ve stanovisku uvedlo výčet všech záměrů silniční dopravy vymezených jako návrhové a územní rezervy.

Z výše uvedeného je zřejmé, že se MD obsahem návrhu ZÚR JMK zabýval a s vymezení záměrů silniční infrastruktury souhlasil. MD akceptovalo ze záměrů páteřní sítě v územní rezervě pouze část dálnice D43, na kterou bylo jako kompenzační opatření uloženo zpracování územní studie.

Pořadí	**063**	Pořadí původní	**P 0352–23**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 63

Postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj ČR (MMR) ze dne 13. 8. 2015, čj. MMR 28714/2015–81–2 je v rozporu s § 37 odst. 8 stavebního zákona. Podle tohoto ustanovení MMR zašle pořizovateli stanovisko k návrhu zásad územního rozvoje z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje. MMR, jakožto garant územního plánování, nedostálo své zákonné povinnosti, neboť ignorovalo zásadní vady předložených ZÚR JMK, stejně jako zajištění koordinace využívání území.

Podatelka má za to, že návrh ZÚR JMK byl zpracován v rozporu se zákonem a také zadáním ZÚR JMK. Podle názoru podatelky je uvedený dokument v rozporu s § 18, § 19 a § 36 stavebního zákona, a to v důsledku chybně zvolené strategie s vymezením rozsáhlých územních rezerv pro koridory páteřní silniční sítě v kraji, které mají být v budoucnu teprve prověřeny. Uvedené platí obdobně i pro rozpor se zadáním ZÚR JMK. Podrobněji k argumentům ohledně rozporu se zákonem a zadáním ZÚR JMK podatelka odkazuje na své námitky č. 41 až 46.

Stanovisko MMR akceptuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK, tedy řešení, které nezlepšuje využití území, ale naopak konzervuje současný nevyhovující stav, jehož důsledkem je zhoršení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména další nárůst hluku a nadměrných emisí škodlivin v ovzduší.

Vzhledem k uvedenému se podatelka domnívá, že MMR selhalo ve své koordinační a kontrolní funkci, když akceptovalo návrh ZÚR JMK v předložené podobě a až následné zpracování územní studie pro prověření možnosti vymezení koridorů dopravních staveb, což představuje nepřípustné odkládání problémů s negativními vlivy z dopravy do budoucna.

MMR mělo od počátku pořizování návrhu ZÚR JMK aktivně metodicky napomáhat pořizovateli tak, aby bylo možné schválit a následně vydat ZÚR JMK včetně vymezení koridorů páteřní silniční sítě v kraji.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 63, postup Ministerstva pro místní rozvoj při vydání jeho stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný**, se nevyhovuje.**

Jedná se o názor podatelky.

MMR podle § 37 odst. 8 stavebního zákona vydalo stanovisko k návrhu ZÚR JMK z hlediska zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky a souladu s PÚR ČR. MMR se těmito aspekty zabývalo v bodech 1. až 5. stanoviska.

V připomínce je odkazováno na domnělé vady návrhu ZÚR JMK uvedené v předcházejících připomínkách.

Odkazujeme tedy na naše vyjádření k těmto připomínkám. Doplňujeme, že z připomínky není zřejmé, v čem podatelka spatřuje vady v zajištění koordinace využívání území, v rámci které posuzuje MMR návaznost navrhovaného řešení v návrhu ZÚR na sousední kraje a státy. Dodáváme, že právě podatelkou navrhovaným řešením koncepce dopravy Ing. Strnada by nebyla zajištěna koordinace využívání území jak se sousedními kraji, tak s Rakouskem. MMR vydáním stanoviska potvrdilo postup pořizovatele při pořizování ZÚR JMK, jako postup v souladu se stavebním zákonem.

Pořadí	**064**	Pořadí původní	**P 0352–24**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 64

Postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný

Agentura ochrany přírody 3 krajiny ČR se ve svém stanovisku ze dne 25. 5, 2015, čj. SR/0039/JM/2015–2 vůbec nevěnuje navrhovanému koridoru dálnice D52, přestože tento koridor ve variantě „základní ŘSD" zcela jednoznačně prochází přes CHKO Pálavá a má na něj nezanedbatelný negativní vliv. Dle názoru podatelky jde o zásadní vadu uvedeného stanoviska.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 64, postup Agentury ochrany přírody a krajiny při vydání jejího stanoviska k návrhu ZÚR JMK byl nezákonný**, se nevyhovuje.**

Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky (dále „AOPK") uplatnila na základě ustanovení § 37 odst. 2 stavebního zákona jako dotčený orgán dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů stanovisko k návrhu ZÚR JMK.

Agentura v úvodu stanoviska doslovně uvádí: *„Vzhledem ke skutečnosti, že ZÚR se týkají území celého Jihomoravského kraje, tedy území, kde je kompetentních více regionálních pracovišť Agentury, musela být podle vnitřních předpisů mezi nimi uzavřena dohoda, které z nich bude vyhotovovat stanovisko k této koncepci. Na základě dohody je tímto pracovištěm Regionální pracoviště Jižní Morava. Toto stanovisko se týká všech území v celém Jihomoravském kraji, kde je Agentura dle § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále jen „zákon") orgánem ochrany přírody, tedy území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem."*

Z citovaného jednoznačně vyplývá, že předmětné stanovisko se týká všech území v celém JMK, tj. *území chráněných krajinných oblastí, národních přírodních rezervací a národních přírodních památek včetně jejich ochranných pásem*. Agentura objasnila dohodu, podle které v souladu se zásadou koncentrace promítnuté do ustanovení § 4 odst. 7 stavebního zákona a interních předpisů za všechna regionální pracoviště kde je Agentura dotčeným orgánem, uplatnilo stanovisko Regionální pracoviště Jižní Morava (dále RP Jižní Morava).

Ze stanoviska je zřejmé, že AOPK se věnovala všem plochám a koridorům, tj. včetně koridoru pro dálnici D52 neboť cituji: *„RP Jižní Morava nemá připomínky k vymezeným plochám a koridorům s výjimkou koridoru TED 01 Zdvojení ropovodu Družba" a plochy územní rezervy RDS10 I/40 Sedlec, obchvat."*

Pořizovatel ZÚR JMK považuje za důvodné objasnit, že na rozdíl od Regionálního pracoviště Správy CHKO Bílé Karpaty jsou Správa CHKO Moravský Kras a Správa CHKO Pálava součástí (odděleními) Regionálního pracoviště Jižní Morava, a proto jsou jejich stanoviska zahrnuta ve stanovisku RP Jižní Morava.

Pořadí	**065**	Pořadí původní	**P 0352–25**
Téma		Dopravní infrastruktura	

Téma – jiné	

Připomínka č. 65

Závěry:

– podatelka požaduje, aby návrh ZÚR JMK i vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území byly přepracovány tak, aby pro klíčové stavby silniční infrastruktury v centrální oblasti kraje neobsahovaly územní rezervy, ale návrhové plochy a koridory;

– návrh ZÚR JMK musí obsahovat ucelenou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury kraje, která bude jako celek řádně posouzena z hlediska svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, dopravní funkčnosti, ekonomických nákladů a dalších aspektů udržitelného rozvoje v souladu s požadavky právních předpisů;

– v ZÚR JMK lze vymezit plochy a koridory pouze pro takové dopravní stavby, resp. takovou koncepci rozvoje páteřní silniční infrastruktury, která nepovede k dalšímu překračování únosného zatížení území (veřejnoprávních limitů), ale naopak přispěje k dodržování těchto limitů na celém území kraje;

– součástí této koncepce nemohou být záměry dopravních staveb, které by zaváděly další dopravní a tím i imisní a hlukovou zátěž do již dnes nadlimitně zatíženého území;

– naopak musí jít o takovou koncepci, jejímž důsledkem bude co nejrychlejší náprava současné nadlimitní a tedy i protiprávní zátěže části území kraje, včetně odvedení tranzitní dopravy z Brna a jeho bezprostředního okolí;

– při hledání řešení, odpovídající výše uvedeným požadavkům, musí být objektivně posouzeny, a to ze všech relevantních hledisek (dopravní, ekonomické, environmentální) existující návrhy dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj, včetně koncepce označené v odůvodnění návrhu ZÚR JMK jako „Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad";

– pokud je pro splnění výše uvedených cílů nezbytné zpracování územní studie či jakýchkoli dalších podkladů, nad rámec podkladů již existujících, musí se tak stát v rámci procesu pořizování aktuálního návrhu ZÚR JMK, aby vydané ZÚR JMK splnily výše uvedené požadavky.

Vyhodnocení připomínky

Závěry:

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní" silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Územní rezerva D43 pouze hledá trasu D43 v cca polovině délky v kraji. K navrhovanému řešení bylo vypracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Žádný z navrhovaných záměrů obsažených v ZÚR JMK nebyl v rámci dokumentace SEA hodnocen jako nerealizovatelný tj. neproveditelný.

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem jsou **mimo jiné** i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes jmenovanou oblast (Bosonohy, Troubsko, Ostopovice atd.) je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný.

MMR je si vědomo problémů v metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména v její jižní části, a proto v PÚR stanovilo úkol pro územní plánování pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vztahy veřejné infrastruktury.

Je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel". Bez takové studie

není možné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	**066**	Pořadí původní	**P 0326–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 66

Připomínky MČ Brno – Bosonohy k ZÚR JMK.

V souladu s úkoly územního plánování dle stavebního zákona je kraj je povinen pořídit ZÚR pro celé území kraje a ne jen pro jeho okrajové části a vynechat celý střed kraje, kde je nutné vyjasnit trasování dopravních koridorů. Tímto postupem nelze zajistit plynulý rozvoj jádra kraje, neřeší se přetížení Brna dálkovou tranzitní dopravou a **neřeší se existující protiprávní situace v Brně a v jižní části brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě a významně překračovány limity znečistění ovzduší**.

Nelze přehlédnout, že pořízení nějaké podkladové studie po 4 letech pořizování 3. ZÚR je viditelně absurdním postupem. Pokud by toto bylo oprávněné, znamenalo by to, že pořizování ZÚR od roku 2007 bylo již deset let zatíženo zásadními pochybeními, tj. že Zastupitelstvu kraje byla opakovaně ke schválení předkládána Zadání 1. ZÚR, 2. ZÚR a 3. ZÚR a přitom zpracovatel Zadání ZÚR, krajský úřad JMK, by býval musel vědět, že ZÚR nelze pořídit, neb mu k úspěšnému pořízení něco podstatného schází.

Podobně by musel být vnímán proces milionové veřejné zakázky na pořízení 3. ZÚR, kde probíhalo otevřené řízení na výběr zpracovatele ZÚR a pokud by se nyní mělo zjistit, že zadání veřejné soutěže na zpracovatele 3. ZÚR bylo vadné, neboť podklady by bývaly musely být zjevně neúplné a nemohly by vést k plnému zpracování 3. ZÚR, pak je nutné celý postup musel hloubkově prošetřit, zjistit osoby, které tento stav zavinily, a celou kauzu řešit se všemi následky a vyvozením odpovědnosti.

- **Odmítáme proto postup, aby místo neprodleného dokončení ZÚR pro celé území kraje byla část území kraje odsouvána do postupu s použitím územní studie „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno*“. Pokud je vůbec v této chvíli nějaká taková studie zapotřebí, pak musí být pořízena a dokončena neprodleně a ne až po schvalování neúplných 3. ZÚR JMK.**

Lze zdůraznit, že Zadání ZÚR požadovalo vymezit koridory páteřních silnic JMK a ne jejich vymezení odložit do územních rezerv. Schválené zadání ZÚR obsahovalo přílohu, kde je uvedeno 263 podkladových studií a projektů pro pořizování ZÚR.

Jak je navíc doloženo na webu JMK, Krajský úřad JMK nechal v letech 2012 – 2015 pořídit řadu studií, včetně studie „*Zhodnocení potencionálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje a Model silniční dopravy pro síť JMK*“ (2014), studie „*Model silniční dopravy pro síť JMK*“ (2014) a dvou velkých několikadílných veřejných zakázek na „ *územní studie JMK 2013*“ a „*územní studie JMK 2014*“. Na tyto studie určené pro řešení územně plánovací problematiky paralelně řešené v ZÚR Krajský úřad JMK vynaložil několik milionů korun, a to i přesto, že veřejná zakázka na zpracování ZÚR měla být vyřešena v rámci veřejné zakázky nazvané „*Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje*“.

Jako další pochybení vnímáme, že některé z výše uvedených 263 studií a projektů byly zpracovatelem ZÚR zcela ignorovány a ignorovány také byly i autorizované studie předložené kraji obcemi a spolky v období posledních let.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 66 vztahující se k územní studii v ZÚR JMK, **se nevyhovuje**.

Podatel namítá, že *kraj je povinen pořídit ZÚR pro celé území kraje a ne jen pro jeho okrajové části a vynechat celý střed kraje*. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném

tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“

K namítaným zásadním pochybením, kterými mělo být pořizování ZÚR JMK od roku 2007 zatíženo, uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz výše a (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let“ pořizování ZÚR JMK nepochybil a že zadání veřejné soutěže na zpracovatele ZÚR JMK bylo úplné.

K požadavku zadání ZÚR na *vymezení koridorů páteřních silnic JMK a neodkládání vymezení do územních rezerv* citujeme ze zadání ZÚR „*V ZÚR prověřit, zpřesnit a vymezit koridory silniční sítě nadmístního (republikového a krajského) významu…“* Tento požadavek v souladu se stavebním zákonem je respektován vymezením jak návrhových ploch a koridorů tak územních rezerv.

Rovněž PÚR nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů a v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) uvádí cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“

K zadaným územním studiím v letech 2012 –2015 Jihomoravským krajem uvádíme: Citované podklady

„Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ a „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ prověřovaly koncepční scénáře uspořádání silniční sítě. Tyto podklady byly zpracovány v období probíhajícího výběrového řízení na zpracovatele ZÚR JMK, jinými slovy období (cca ¾ roku) bylo efektivně využito. V roce 2013byly zpracovány územní studie prověřující průchod územím přeložky silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice, silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice a silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov. V roce 2014 byly zpracovány územní studie prověřující průchod územím přeložky silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany, silničního propojení silnic R52 a I/53 s dálnicí D2 a silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110kV Sokolnice. Všechny zmíněné územní studie byly podkladem pro vymezení koridorů jednotlivých záměrů v návrhu ZÚR JMK (např. úprava koridoru záměru D43 v úseku Svitávka – Sudice, vymezení územní rezervy pro přeložku Rosice – Zakřany).

Jednalo se o záměry, které byly problematické při řešení minulých ZÚR JMK. Účelem těchto územních studií bylo provedení nového komplexního prověření předmětných úseků silnic, včetně návrhu územního rozvoje s důrazem na ochranu obyvatelstva, přírody a krajiny. Nyní tyto územní studie slouží nejen jako územně plánovací podklady pro pořizování ZÚR JMK, ale také pro územně plánovací činnost dotčených obcí.

Jihomoravský kraj paralelně s pořizováním ZÚR JMK (od roku 2007) pořizoval územní studie. Zpracování jednotlivých územních studií řešících konkrétní záměry a problémy v území v podrobnějším měřítku nemůže být součástí veřejné zakázky na zpracování ZÚR JMK. Nelze tedy tvrdit, že by se mohlo jednat o vadu veřejné zakázky na projektanta ZÚR JMK jak se domnívá podatel.

V rámci zpracování návrhu ZÚR JMK projektant vyhodnotil podklady uvedené v příloze zadání ZÚR JMK a zvážil možnosti jejich využití. Rozsah využití jednotlivých podkladů uvedených v zadání ZÚR JMK (resp. i případných dalších podkladů) je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK.

K námitce, že některé studie byly zcela ignorovány, doplňujeme, že podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

K *neřešení protiprávní situace v Brně a v jižní části brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě a významně překračovány limity znečištění ovzduší* uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a neřešení protiprávního stavu uvádíme, že došlo v předmětném území dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

Dokumentace SEA obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto*

námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora). Není tedy možné např. dovozovat, že „Bystrcká" varianta silnice R43 je z hlediska ochrany ovzduší a priori nepřípustná, neboť je vymezována v dnes již nadlimitně zatíženém území, jak činí navrhovatelé."

Pořadí	**067**	Pořadí původní	**P 0326–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 67

Odvedení tranzitní dopravy z D1 na trasu kapacitní komunikace S8

Vzhledem k tomu, že na zasedání Zastupitelstva 28. 1. 2016 budete projednávat výběr variant, pak nelze nevidět, že tento bod jednání není zralý na projednávání. Nás v Brně–Bosonohách vysoce zajímá snížení zátěže na dálnici D1, což lze nepochybně docílit tím, že doprava ve směru Praha – Vídeň a Kolín – Jihlava – Vídeň bude vedena po kapacitní komunikaci S8 z Jihlavy přes Znojmo na Vídeň, tj. po kapacitní komunikaci vymezené v Politice územního rozvoje. Každé vozidlo, které by bylo z uvedených směrů na kapacitní komunikaci S8 by nedojelo intravilánu Brna, tedy ani do Brna–Bosonoh. To je skutečným příspěvkem k řešení k odlehčení Brna od dálkové nákladní tranzitní dopravy. V návrhu ZÚR však není korektně řešena komunikace S8. V oblasti Znojma je navrhováno řešení více než 25 let zastaralé, řešení z doby existence „železné opony", kdy po silnici ve směru z Jihlavy na Vídeň nebyla prakticky žádná doprava. Tento zastaralý projekt Vámi navrhovaný pro Znojmo pouze vyvolá úzké hrdlo na komunikaci a zavlečení dálkové dopravy do Znojma, tedy stejné problémy s hlučností a prašností jako dnes mají Bosonohy. K dnešnímu dni je znám projekt „velkého obchvatu" Znojma, tj. projekt přiměřený významu kapacitní komunikace S8 pro 21. století. Takový kvalitní obchvat by nepochybně měl za následek, že o desítky kilometrů kratší trasa Jihlava – Znojmo – Vídeň by maximalizovala odvedení dálkové tranzitní dopravy ze směru Jihlava – Brno z oblasti Bosonoh.

Jako pochybení ZÚR vnímáme, že velký obchvat Znojma není mezi posuzovanými variantami páteřních silnic v JMK, o kterých má zastupitelstvo jednat. Zastaralý 25 let starý projekt ve Znojmě nechť je použit jako městská silnice a ne jako mezinárodní kapacitní silnice S8.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 67, Odvedení tranzitní dopravy z D1 na trasu kapacitní komunikace S8, **se nevyhovuje**.

K trasování silnice I/38 uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

V rámci Dopravní sektorové strategie byla posouzena varianta, kdyby při současném rozsahu silniční sítě teoreticky došlo k výstavbě nových kapacitních propojení mezi hraničním přechodem Hatě u Znojma a dálnicí D1 u Jihlavy + by současně hraniční přechod Břeclav/Reintal byl bez omezení nákladní dopravy a současně vznikla R55 v prostoru Otrokovic (+ dokončena D1 kolem Přerova). Dosahované poklesy dopravy v prostoru Brna byly v této variantě relativně velmi nízké.

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

ZÚR kraje Vysočina zpřesňují koridor silniční dopravy republikového významu S8 Havlíčkův Brod –

Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice CR/Rakousko (Wien) jeho vedením v koridoru silnice I/38

v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava – Moravské Budějovice – hranice kraje vymezeném v šířce

150 m zahrnujícím:

a) koridor pro homogenizaci stávajícího tahu;

b) koridory pro umístění nových staveb

b. 1) přeložka silnice I/38 Jihlava – Moravské Budějovice;

b. 2) přeložka silnice I/38 Moravské Budějovice – hranice kraje.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

K problému s hlučností a prašností v oblasti Znojma uvádíme, že posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší a dalších aspektů zmíněných v připomínce) je obsaženo v dokumentaci SEA. Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK do Požadavků na uspořádání a využití území a Úkolů pro územní plánování (str. 46 textové části I. návrh ZÚR JMK).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Prověření účinnosti „velkého obchvatu Znojma“ v kontextu uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje i celého státu jednoznačně prokázalo výhodnost a vysokou efektivnost obchvatu v podobě silnice I. třídy I/38.

Intenzity dopravy na I/38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení této komunikace do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny. Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby – Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ze strany ministerstva dopravy ani ze strany města Znojma nebyly uplatněny požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma.

Tzv. velký obchvat Znojma (Ing. Kalčík) je datován zářím 2015 a je tudíž evidentní, že nemohl být podkladem ani pro modelování v roce 2014 ani pro návrh ZÚR JMK, projednávaný na jaře 2015. Navíc se nejedná

o projekt, ale velice stručnou vyhledávací studii (úroveň studie ostatně přiznává i sám její autor).

Velký obchvat Znojma je Ing. Kalčíkem navrhován v parametrech rychlostní silnice R25,5/120 [str. 1, str. 3], což je uspořádání čtyřpruhové ale i zároveň v uspořádání 2+1 [str. 5] s odkazem na příslušný článek v ČSN 736101. Tento článek ovšem výslovně uvádí, že „*uspořádání 2+1 je zvláštní uspořádání dvoupruhové silnice*“. Písmenný znak R přísluší dle ČSN 736101 rychlostní silnici s omezeným přístupem. Podobně jako studie Strnad 2012 ani předložená studie tedy nedává jasnou odpověď na to, jaký typ komunikace a v jakém uspořádání se navrhuje.

Lze konstatovat, že předložená studie jistým způsobem prokazuje možnost vedení silnice v uvažovaném koridoru. Od předané studie Jihomoravský kraj očekával průkaz pro řešení silnice ve vzdáleném velkém obchvatu Znojma, její technické nedostatky však tuto ambici nepotvrzují. Studie z hlediska projektování silnic vyvolává následující úvahy. Napojení území stanovil autor v taktu cca 6 km nejen bez podrobného modelování, ale i bez alespoň úvah nad zvoleným řešením. Studie navíc uvažuje i s dokončením rozestavěného obchvatu v úseku mezi silnicemi II/361 a II/413. Tato komunikace má sloužit jako urbanizační osa, ale bez prověření územní studií nelze stanovit, jaký je skutečný potenciál ploch kolem komunikace. Velmi zvláštní na komunikaci v parametrech R je návrh 6 ramenné okružní (tedy úrovňové) křižovatky s frekventovanými silnicemi I/53 a II/408 v prostoru tzv. Dyjské křižovatky. ČSN 736101 takové řešení pro rychlostní silnice s omezeným přístupem logicky nepřipouští. ČSN 736102 pro silnice s uspořádáním 2+1 požaduje mimoúrovňové křižovatky a úrovňové připouští jen v odůvodněných případech. Dosud zpracovaná dokumentace ŘSD ČR mimoúrovňové křižovatky dvou silnic I/53 a II/408 prokázala obtížnou umístitelnost do území. Ještě obtížnější by bylo umístění mimoúrovňové křižovatky tří silnic navržené studií. Ve studii se jen uvádí, že je okružní křižovatka navržena dle posledního sčítání dopravy [str. 7]. To však není odůvodnění. Do křižovatky se vkládá nová komunikace, na které logicky sčítání neproběhlo a je třeba vyjít z modelových stavů. Vzhledem k nízké atraktivitě velkého obchvatu lze předpokládat, že z hlediska celodenní kapacity může okružní křižovatka vyhovět. Bezpečností provozu a předvídatelností úrovňové křižovatky na dálkovém tahu Vídeň – Praha se už studie nezabývá. Úrovňové křížení navrhuje i se stávající silnicí I/38 u Vrbovce. Dosud sledovaná koncepce silnice I/38 úrovňová křížení ve výsledném stavu v JMK ale nepředpokládá. Je na místě si položit otázku – která z řešení více vyhovují záměru kapacitní silnice S8 s mezinárodními návaznostmi.

K údajnému pochybení ZÚR tj. neposuzování varianty velkého obchvatu města Znojma doplňujeme, že otázkou povinnosti posuzovat varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „*…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.*

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…“

Posuzování koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není stavebním zákonem stanoveno. Požadavek na koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK není v zadání ZÚR JMK obsažen vzhledem k tomu, že v rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů takový požadavek vznesen.

Pořadí	**068**	Pořadí původní	**P 0326–03**
Téma		Doprava silniční	

Téma – jiné	

Připomínka č. 68

Nepřípustnost zahrnutí R43 od D1 po Lysice do územních rezerv, nepřípustnost varianty R43 přes Bosonohy

Současně jsme zneklidněni nejasností vznikající okolo komunikace R43. Současný návrh 3. ZÚR pracuje s využitím územních rezerv i pro R43 v úseku od Čebína/Kuřimi k dálnici D1. V posledních dnech navíc nastala situace, kdy bylo Ministerstvem životního prostředí (MŽP) vydáno stanovisko SEA (posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví), kde je uvedena následující podmínka:

3) Nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim.

MŽP touto podmínkou upozornila na nepřípustné „*salámování*“ koridoru R43 při pořizování ZÚR. Podle informací z tisku2 si kraj tuto podmínku MŽP vyložil přesně opačně, než je to z hlediska stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů správné. Místo nápravy pochybení se *salámováním* R43 se kraj rozhodl se koridorem R43 při tomto pořizování ZÚR vůbec nezajímat, tj. rozšířit již navrhované územní rezervy v úseku R43 „od dálnice D1 po Kuřim“ o další územní rezervy pro R43, a to i pro úsek Kuřim – Lysice. Tím se situace v Brně a okolí stává ještě chaotičtější a je žádoucí trvat na zcela opačném postupu tj. řádném posouzení všech variant koridoru R43 a konečném vymezení návrhového koridou R43.

Lze dodat, že je nepochybné, že z hlediska posuzování vlivů na obyvatele je nejméně zatěžující trasa R43 tzv. „Optimalizovaná – MŽP“ zpracovaná v roce 2009 autorizovaným projektantem ing. J. Kalčíkem. Pro úsek Kuřim – Lysice je v SEA k ZÚR potvrzeno, že tato trasa je nejméně zatěžující na obyvatelstvo. V úseku Kuřim – D1 tato varianta „Optimalizovaná – MŽP“ je vedena jako plnohodnotný obchvat celého města Brna trasou v Boskovické brázdě.

Jako nepřípustné vidíme přivádění nové dálkové tranzitní dopravy po R43 do Bosonoh a umístění mimoúrovňové křižovatky s dálnicí D1 v Bosonohách. V Bosonohách jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné hygienické limity, je zde tedy protiprávní stav, který je nutno řešit i územně plánovacími opatřeními v ZÚR. Tedy trasa R43 přes Bosonohy není platnou variantou koridoru R43 a nemůže být zvažována ani jako územní rezerva.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 68 Nepřípustnost zahrnutí R43 od D1 po Lysice do územních rezerv, nepřípustnost varianty R43 přes Bosonohy, **se nevyhovuje**.

K vymezení kapacitní silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice, která byla v návrhu ZÚR JMK řešena ve variantách, a to „Německá“, „Malhostovická“ a „Optimalizovaná“ se vyjádřilo dne 5. ledna 2016 ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) ve stanovisku k návrhu ZÚR JMK podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko SEA“). MŽP ve stanovisku SEA stanovilo v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim. V textu stanoviska k tomuto požadavku MŽP uvádí cit.: *„V požadavcích tohoto stanoviska se proto ukládá vymezit koridor pro záměr R43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska.“*

V uplatněné připomínce není definováno, co je myšleno pod pojmem „salámování“ koridoru R43. Dle kontextu se lze domnívat, že se zřejmě jedná o rozdělení koridoru R43 na úseky. Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností a není v rozporu se stavebním zákonem.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na

životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: *„Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“*.

Z výše uvedené citace stanoviska MŽP je zřejmé, že podmínka MŽP nebyla směřována proti členění koridoru R43 na úseky, ale MŽP ve stanovisku akcentovalo vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi a navrhlo způsob řešení. Řešení navržené MŽP, tj. *„převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci aktuálních zásad“* bylo zapracováno do ZÚR JMK. Oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, jejíž zpracování je uloženo Návrhem ZÚR JMK. Jedním z úkolů územní studie je (viz bod 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) *„prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návaznostní na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“*. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

V návrhu ZÚR JMK byly prověřovány všechny známé varianty kapacitní silnice R 43. Ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (zpracované Ing. Kalčíkem, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, vychází varianta „Optimalizovaná MŽP“ (DS01–C). Studii nebylo možné akceptovat jako celek pro její nedostatky (především se jedná o koncept studie, který není relevantním dopravním podkladem, chybí řešení návaznosti na regionální – krajskou – dopravní síť, která slouží k zajištění dopravní obslužnosti daného území zejména u měst Brno a Kuřim.

V podání není specifikováno, co podatelé považují za „plnohodnotný obchvat celého města Brna“. Z připomínky lze pouze usuzovat, že podatelé akcentují ve vztahu k trasování rychlostní silnice R43 (dálnice D43) hledisko minimalizace vlivů na obyvatelstvo. Kritéria pro plánování dopravních tras jsou však multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na zdraví občanů, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na životní prostředí, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, nelze ji však řešit prostým „odsunem“ dopravy z území Brna na „plnohodnotný obchvat“ na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší, možnostem řešení protiprávního stavu v jižní části brněnské aglomerace (kde se nacházejí i Bosonohy), územně plánovacím opatřením v ZÚR a přípustnosti varianty koridoru R43 „přes Bosonohy“ – viz poslední čtyři odstavce ve vyhodnocení **Připomínky č. 66**.

Pořadí	**069**	Pořadí původní	**P 0326–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 69

Nedokonale navržený obchvat Bosonoh.

V ZÚR není správně trasován obchvat Bosonoh. Smysluplná trasa tohoto obchvatu musí být taková přeložka silnice II/602, která bude vedena v těsné blízkosti s dnešním tělesem D1 a musí zde být vymezen úsek, kde jak dálnice D1, tak tato trasa obchvatu Bosonoh budou vedeny v tubusu. Není možné toto řešení těsného vedení obchvatu Bosonoh v těsném kontaktu s dálnicí D1 odmítat z důvodů údajné nutnosti rezervovat plochu pro křižovatku R43 s dálnicí D1. Jak je doloženo výše tato mimoúrovňová křižovatka zde nemůže být schválena v územním řízení, tedy ji není možné ani zvažovat v územně plánovací dokumentaci. Pokud se tak dnes v návrhu ZÚR děje, je to základní pochybení a vede to je k oddalování nápravy a zlepšení životního prostředí v Bosonohách.

Na základě výše uvedeného **požadujeme**:

- *Tristní situaci, ve které se pořizování 3. ZÚR v oblasti odpovědnosti náměstka hejtmana Ing. A. Tesaříka octlo, je nutné neprodleně napravit. ZÚR je nutné dokončit při tomto procesu pořizování ZÚR jako celek a neodkládat pořízení ZÚR pro celé území kraje o řadu let. Pochybení, které při pořizování 3.ZÚR vzniklo lze realisticky napravit do jednoho roku. To by ještě umožnilo zachránit možnost čerpání miliard evropských dotací.*
- *Specificky požadujeme, aby po stanovisku SEA k 3. ZÚR ze dne 5. 1. 2016 byl v ZÚR dořešen vymezením návrhového koridoru (a ne v SEA neposouzené rezervy) celý smysluplný koridor R43, a to od dálnice D1 až po napojení Boskovic u Skalice nad Svitavou.*

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 69 Nedokonale navržený obchvat Bosonoh, **se nevyhovuje**.

Obchvat Bosonoh je v ZÚR JMK vymezen podle studie Bosonohy II/602 obchvat z roku 2012. MČ Brno-Bosonohy preferuje variantu obchvatu v přimknutější poloze k dálnici D1, která nezohledňuje řešení dálnice D43 a mimoúrovňové křižovatky dálnice D1 a D43. Z hlediska současného stavu dopravy a jejímu přetížení v průtahu Bosonoh je žádoucí přípravě obchvatové trasy silnice II/602 věnovat pozornost. Vzhledem k tomu je v ZÚR JMK navrhováno takové řešení, které nebude závislé na výběru varianty dálnice D43 a umožní jeho rychlou realizaci.

K namítané nemožnosti schválení křižovatky R43 s dálnicí D1 odkazujeme na vypořádání **Připomínky č. 66** k navrhování záměrů v nadlimitně zatíženém území.

Pořadí	**070**	Pořadí původní	**P 0326–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 70

MČ Brno – Bosonohy 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 správou města Brna.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 70 k vymezení horkovodu, **se nevyhovuje**.

V územně plánovací dokumentaci jsou vymezovány koridory pro umístění záměru. Definování konkrétních parametrů horkovodu není předmětem řešení územně plánovací dokumentace a tudíž ani důvodem nevymezení tohoto koridoru. Záměr horkovodu z elektrárny Dukovany vymezený po předávací stanici v Bosonohách bude ponechán v návrhu ZÚR JMK.

Na žádost města Brna v rámci společného jednání k návrhu ZÚR JMK byl z textové části I. návrh ZÚR JMK z kapitoly H.4. *„Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí“* vypuštěn požadavek na územní vymezení a koordinaci horkovodu od předávací stanice Bosonohy (řešení tepelné distribuční sítě města Brna) v územním plánu Brna. Důvodem vypuštění byla připravovaná aktualizace Energetické koncepce statutárního města Brna, z níž vyplyne požadavek na řešení tepelné distribuční sítě města Brna.

Pořadí	**071**	Pořadí původní	**P 0778–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 71

Jsem vlastníkem nemovitostí v blízkosti plánovaného obchvatu. Podle Rozsudku Krajského soudu v Brně 63 A 6/2015 jsou moje nemovitosti již v současné době v oblasti s nadlimitní zátěží polétavým prachem i dalšími exhalacemi. **Namítám předpokládané výrazné navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi, za což budu požadovat kompenzaci a odškodnění. Za případnou neprodejnost pozemku i domu nebo prokazatelné snížení ceny budu kompenzaci požadovat rovněž a to třeba i soudní cestou.**
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 71**, Namítám předpokládané výrazné navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi, za což budu požadovat kompenzaci a odškodnění. Za případnou neprodejnost pozemku i domu nebo prokazatelné snížení ceny budu kompenzaci požadovat rovněž a to třeba i soudní cestou, **se nevyhovuje**. Krajský soud se v podatelem uváděném rozsudku č. 63 A6/2015 ze dne 09.02.2016 řešením území s překračovanými veřejnoprávními limity imisního znečištění ovzduší a nejvyššími přípustnými hodnotami hluku zabýval v článcích [172] a [173] cit: „…. *pokud je územní plán brán jako koncepční plánovací nástroj, není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace územního plánu s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. Navíc vymezení plochy či koridoru nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinak řečeno, vymezení koridorů a ploch v územním plánu se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.* *[173] Uvedené samozřejmě neznamená, že by územní plán měl zcela abstrahovat od překračování imisních limitů znečištění ovzduší či nejvyšších přípustných hodnot hluku na území konkrétní obce. Tato problematika by měla být v prvé řadě zachycena a popsána v územně plánovacích podkladech, z nichž územní plán vychází.“* Ochrana přípustné míry znečištění životního prostředí ve vztahu k ovzduší a hluku se na úrovni územně plánovací dokumentace odehrává prostřednictví stanovisek dotčených orgánů a prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i znečištění ovzduší) je v ZÚR JMK obsaženo v dokumentaci SEA. Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce. Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK do Požadavků na uspořádání a využití území a Úkolů pro územní plánování (str. 46 textové části I. návrh ZÚR JMK). V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA. K podatelem předpokládanému výraznému navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi uvádíme, že se projektant posouzením záměru obchvatu Znojmo na lidské zdraví zabýval s výsledkem možnosti vymezení záměru v ZÚR JMK. Dotčení nemovitosti bude posuzováno v navazujících řízeních na ZÚR, zejména v územním řízení. Případné kompenzace budou věcí jednání s investorem stavby.

Pořadí	**072**	Pořadí původní	**P 0778–02**

Téma	
Téma – jiné	Procesní

Připomínka č. 72

Posuzovatel SEA musí mít autorizaci od MŽP a být nezávislý. Pokud posuzovatel bere odměnu od subjektu ZÚR (Smlouva o Dílo), **namítám nezávislost tohoto posuzovatele.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 72, namítám nezávislost tohoto posuzovatele, **se nevyhovuje**.

Působnost ve věcech územního plánování podle stavebního zákona vykonávají orgány obcí a krajů. Na veřejnou zakázku ZÚR JMK proběhlo výběrové řízení, v němž byl vybrán projektant veřejné zakázky Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je posouzení SEA.

Hrazení nákladů spojených s posuzováním vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů je stanoveno v § 18 – *náklady spojené s posuzováním vlivů koncepce na životní prostředí, s výjimkou nákladů spojených se zveřejňováním, hradí předkladatel*. Předkladatelem koncepce je Jihomoravský kraj, proto každý zpracovatel posouzení SEA je a bude placen z finančních prostředků Jihomoravského kraje.

Pořadí	**073**	Pořadí původní	**P 0778–03**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 73

Posouzení HIA musí být samostatným dokumentem jako např. v předchozím zpracování ZÚR. V současném Návrhu ZÚR samostatné posouzení chybí.

Namítám, že chybí posouzení HIA vypracované autorizovanou osobou se specifickou autorizací na HIA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 73, namítám, že chybí posouzení HIA vypracované autorizovanou osobou se specifickou autorizací na HIA, **se nevyhovuje**.

K ZÚR se zpracovává Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Součástí tohoto vyhodnocení je Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Rámcový obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je obsažen v příloze stavebního zákona. V bodě 6. je uloženo mimo jiné hodnotit vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, ovzduší atd. Samostatné posouzení vlivů na veřejné zdraví, tzv. posouzení HIA, stavební zákon neukládá. Hodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí dokumentace SEA.

Dodáváme, že posouzení HIA bylo zpracováno u minulé ZÚR JMK z toho důvodu, že posouzení vlivů na lidské zdraví nebylo obsaženo v požadavcích přílohy ke stavebnímu zákonu, která stanoví rámcový obsah vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí. Uplatnění požadavku zpracovat posouzení vlivů koncepce na lidské zdraví uplatnila Krajská hygienická stanice, Jihomoravský kraj požadavku vyhověl.

V rámci projednání návrhu zadání ZÚR JMK v roce 2012 Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje uplatnila požadavek provést vyhodnocení vlivu ZÚR JMK na veřejné zdraví (Health Impact Assessment) v rozsahu dle přílohy ke stavebnímu zákonu.

Pořadí	**074**	Pořadí původní	**P 0778–04**

Téma	Doprava silniční
Téma – jiné	

Připomínka č. 74

Jihomoravský kraj je nejvíce zatíženým krajem dopravou. Dochází zde k nadlimitním a protizákonným stavům, což je nutné co nejdříve a hlavně zodpovědně vyřešit.

Namítám, že nelze akceptovat odklad řešení dopravy do Aktualizace ZÚR. Požadujeme dokončit ZÚR pro celou oblast Jihomoravského kraje bez odkladu několika let.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 74, namítám, že nelze akceptovat odklad řešení dopravy do Aktualizace ZÚR a požadujeme dokončit ZÚR pro celou oblast Jihomoravského kraje bez odkladu několika let, **se nevyhovuje**.

Podatel se domnívá, že ZÚR JMK nejsou řešeny pro celé území Jihomoravského kraje. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem

a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

K územní studii MŽP ve stanovisku SEA k návrhu ZÚR JMK uvedlo cit.: „*Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie.*“

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz výše a (k bodu 438) Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK).

Rovněž PÚR nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů a v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) uvádí cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“

K nadlimitním a protiprávním stavům uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V území Brněnské aglomerace došlo dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz obrázky 3.7 – 3.11. v kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA. Projektant z těchto údajů při hodnocení vycházel.

Pořadí	**075**	Pořadí původní	**P 0778–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 75

str. 121: „Samostatným problémem je část obchvatu Znojma, kde intenzita dopravy na výhledové silnici I/38 přesahuje kapacitu dvoupruhového uspořádání...“ **Namítám systémové chyby a nekoncepčnost celého návrhu obchvatu Znojma.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 75, namítám systémové chyby a nekoncepčnost celého návrhu obchvatu Znojma, **se nevyhovuje**.

Citovaná věta je vytržena z textu ke koncepčnímu scénáři A – „Základní“ uvedenému na str. 121 textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK, ve kterém projektant shrnul vyhodnocení koncepčního scénáře z hlediska účinnosti silniční sítě. Na str. 142 textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK je (k bodům 88 – 92) k záměru silnice I/38 uvedeno řešení úseku, v němž se výhledově počítá s přesažením kapacity dvoupruhového uspořádání: cit.: *„Koridor pro přestavbu silnice I/38, vymezený v ZÚR JMK, sleduje kontinuální modernizaci silnice Jihlava (D1) – hranice ČR / Rakousko, v úseku Jihlava – Znojmo (MÚK I/38 × I/53) v kategorii dvoupruhové silnice s obchvaty sídel a s východním obchvatem Znojma, v úseku Znojmo (I/53) – hranice ČR / Rakousko v **kategorii 2+1** s přeshraniční návazností na postupně upravovanou třípruhovou silnici S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na A22 směřující do Vídně*.“ Koncepčně je vyřešen celý obchvat Znojma, viz odůvodnění (k bodům 88 – 92) str. 141 textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Pořadí	**076**	Pořadí původní	**P 0778–07**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 76

str. 123: „Obchvat Znojma na silnici I/38 v (doplněno) realizačně a projekčně připravované poloze vykazuje vysokou účinnost. Jednoznačně se prokazuje vztah mezi polohou obchvatu a jeho dopravním vytížením (intenzita dopravy). Poloha obchvatu Znojma, navržená v tomto scénáři vykazuje mnohem vyšší účinnost s vyšší mírou potlačení dopravy na průtahu Znojmem než obchvat R38 vedený ve vzdálené poloze...“ **Namítám i přes dopravní průzkumy a vyjádření odborníků, že se zde porovnává neporovnatelné a neslučitelné, navíc pouze „předpokládané“. Obchvat Znojma bude součástí mezinárodní tranzitní komunikace spojující sever–jih Evropy. I přes současné „předpoklady“ může být právě proto situace zcela opačná. Vzdálenější poloha obchvatu je z hlediska zintenzivnění mezinárodní kamionové dopravy, rozvoji a růstu města rozumnější.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 76, namítám i přes dopravní průzkumy a vyjádření odborníků, že se zde porovnává neporovnatelné a neslučitelné, navíc pouze „předpokládané“, **se nevyhovuje**.

K vymezenému obchvatu Znojma v ZÚR JMK a k jeho funkci v rámci silniční sítě ČR jsme se vyjádřili u **Připomínky č. 130**. K připomínce, *že se zde porovnává neporovnatelné a neslučitelné, navíc pouze „předpokládané“* reaguje podatel svým předpokladem, názorem. Předpoklady uvedené v ZÚR JMK jsou zpracovány odborně způsobilými osobami, které vychází z modelování dopravy, založeném na sčítání dopravy.

Pořadí	**077**	Pořadí původní	**P 0778–08**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 77

Namítám neúměrně krátké vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek na obchvatu Znojma, které jsou přímo ve městě. Na tyto křižovatky nebyla provedena EIA podle platného zákona, což potvrdila i Evropská komise a stavbu 2 i stavbu 1 obchvatu Znojma z realizace vyřadila právě pro chybějící EIA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 77, namítám neúměrně krátké vzdálenosti mimoúrovňových křižovatek na obchvatu Znojma, které jsou přímo ve městě, **se nevyhovuje**.

Koridor pro záměr silnice I/38 je v ZÚR JMK vymezen na základě předaných podkladů Ministerstvem dopravy, v němž jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky podle potřeb vstupů do území z obchvatu Znojma. Posuzování EIA probíhá v samostatném řízení, které není závislé na projednávání územně plánovací dokumentace tj. i ZÚR JMK.

Pořadí	**078**	Pořadí původní	**P 0778–09**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 78

Namítám, že realizací takto navrhovaného obchvatu Znojma již nyní došlo k nevratnému zničení zeleně v podobě vykácení tisíců stromů v zahradách (je vyčísleno Ing. Damcovovou) a další se v případě realizace očekává. Tím již došlo k nevratnému narušení ekosystému. Lze snadno předpokládat, že každé horké léto, kterých v ČR přibývá, se stepní podmínky na Znojemsku běžné, změní neúnosnou měrou k horšímu díky asfaltu a betonu. (Kde byla v místech budoucí silnice provedena skrývka ornice pro archeologický výzkum, jasně se ukazuje jarní a podzimní eroze a v létě téměř trvalé pískové vánice díky stálým větrům). To je dalším důvodem odmítnutí „blízkého“ obchvatu a moje podpora obchvatu ve větší vzdálenosti.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 78, namítám, že realizací takto navrhovaného obchvatu Znojma již nyní došlo k nevratnému zničení zeleně v podobě vykácení tisíců stromů v zahradách, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje do povolovacích řízení již probíhající stavby. K problematice posuzování vlivů na životní prostředí navrhovaných záměrů v rámci ZÚR JMK jsme se již vyjádřili v **Připomínce č. 71**.

K připomínce nevratného narušení ekosystému dodáváme, že v případě výstavby obchvatu ve vzdálenější poloze lze rovněž předpokládat zásahy do ekosystému volné krajiny.

Pořadí	**079**	Pořadí	**P 0778–10**

		původní	
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 79

Namítám svoje pochybnosti o ušlechtilém cíli zkvalitnění dopravy ve Znojmě v podobě blízkého obchvatu města. Takto přibližně je navrhovaný obchvat již řadu desetiletí. Ve 21. Tisíciletí je přežitkem. Navíc v této podobě byl již před deseti lety potvrzen, že jde o krátkodobou stavbu. „ Jak je patrno z mapky, jedná se v případě stavby „Silnice I/38, Znojmo –obchvat, I. až III. stavba“ o krátkodobější řešení cca na 30–50 let. Hledisko dlouhodobější – je vybudování nové rychlostní komunikace ve větším oblouku zprava kolem města Znojma.“ (Dobrozdání k navrhované ceně výkupu pozemků – Znojmo, ing. Josef Bradáč, jednatel NEMO Consult s. r.o., 5.dubna 2006 pro Stráský, Hustý a partneři s.r.o.). Pokud jde tedy o zásadní územní plán kraje, musí být brána v úvahu skutečná potřebnost a trvanlivost navrhovaných komunikací tak, jak to dělali naši předkové, po jejichž mnohých silnicích jezdíme dodnes. Požadujeme přehodnotit obchvat Znojma a plně se stavíme za obchvat ve větší vzdálenosti, který má předpoklady dlouhodobého užívání. Navíc jeho zakreslením do příslušných map se získá potřebná územní rezerva a předejde se v budoucnu případům zbytečného a bolestného vyvlastňování ve veřejném zájmu.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 79, namítám svoje pochybnosti o ušlechtilém cíli zkvalitnění dopravy ve Znojmě v podobě blízkého obchvatu města, **se nevyhovuje**.

K vymezenému obchvatu Znojma v ZÚR JMK a k jeho funkci v rámci silniční sítě ČR jsme se vyjádřili u **Připomínky č. 130**.

Domněnka podatele, že cit.: *„Navíc jeho zakreslením* (poznámka: obchvatu ve větší vzdálenosti) *do příslušných map se získá potřebná územní rezerva a předejde se v budoucnu případům zbytečného a bolestného vyvlastňování ve veřejném zájmu.“* je mylná. Nelze předpokládat, že v případě vedení obchvatu ve větší vzdálenosti od města Znojma by nedošlo k záboru pozemků, které jsou v majetku fyzických osob.

Pořadí	**080**	Pořadí původní	**P 0780–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 80

Obec Rebešovice leží na jižní hranici města Brna, konkrétně městské části Brno-Chrlice. Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridor pro záměr dálnice D52, který je veden v bezprostřední blízkosti naší obce (JT). Záměrem dálnice D52 je dálniční spojení Brna a Vídně, zároveň je součástí transevropského Baltsko–adriatického koridoru a přivádí tak do blízkosti naší obce dálkovou tranzitní dopravu, která je až v tomto prostoru dále odkloněna po dálnici D1 směrem na Prahu, nebo Olomouc. Takto řešená tranzitní doprava přinese do katastru naší obce další hlukové a především prachové znečištění, které je už v současnosti značné. Návrh ZÚR JMK by z mého pohledu měl lépe řešit odklon tranzitní dopravy z brněnské aglomerace a nezatěžovat dále tuto již dopravně velmi zatíženou oblast.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 80, lépe řešit odklon tranzitní dopravy z brněnské aglomerace a nezatěžovat dále tuto již dopravně velmi zatíženou oblast, **se nevyhovuje**.

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31.12.2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12.2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti MČ Brno-jih, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

K obavám z hlukového a prachového znečištění z důvodu vymezení koridoru uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny

a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné, za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: „ *Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: „*Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví" je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro dálnici D52/JT v proměnlivé šířce 700 – 550 m. Šířka v ZÚR JMK vymezeného koridoru umožňuje dostatečnou variabilitu umístění záměru. V ZÚR JMK vymezený koridor lze v územních plánech dotčených obcí zúžit dle konkrétních podmínek území i jiných záměrů na využití území.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních

předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a lidské zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**081**	Pořadí původní	**P 0429–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 81

V návrhu ZÚR jsou nesprávně vymezeny územní rezervy v prostoru Kuřimi.

Odůvodnění:

V návrhu ZÚR jsou všechny komunikace vymezeny pouze jako územní rezervy. Toto je nepřípustné. ZÚR neplní svůj účel. Za 5 let od roku 2011 bylo dost času provést řádné vyhodnocení a rozhodnout o konečných koridorech.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 81, V návrhu ZÚR jsou nesprávně vymezeny územní rezervy v prostoru Kuřimi**, se nevyhovuje**

Tvrzení, že v návrhu ZÚR JMK jsou všechny komunikace vymezeny pouze jako územní rezervy, neodpovídá skutečnosti. Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Nelze tedy souhlasit s názorem, že vymezení územních rezerv v prostoru Kuřimi je nesprávné, který vychází pouze z toho, že komunikace v předmětném prostoru jsou vymezeny formou územních rezerv (jiné argumenty pro tento názor v připomínce uvedeny nejsou).

K otázce možnosti rozhodnutí o „konečných koridorech“ v současnosti oproti roku 2011 uvádíme: JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK si je vědom důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů. Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) je proto „Metodické vysvětlení“ (Příloha č. 1), kde je popsán metodický přístup ke zpracování jednotlivých kapitol dokumentace, v opodstatněných případech jsou popsány úvahy, které zpracovatele vedly ke zvolenému způsobu zpracování vyhodnocení. Dokumentací SEA se podrobně zabývalo MŽP ve stanovisku SEA ze dne 05.01.2016, k vyhodnocení nemělo z hlediska zvoleného metodického přístupu výhrady.

Co se týče možnosti rozhodnutí o výběru variant v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ (účinná od 01. 01. 2013), která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD. V rámci ZÚR JMK není možné dosáhnout takové úrovně znalostí o území, záměrech a jejich kumulovaných a synergických vlivech, která je potřebná k dostatečně kvalifikovanému a podloženému rozhodnutí o variantách.

Varianty záměrů v širším okolí Brna (s dopadem i na území města Kuřimi) vymezených jako územní rezervy budou předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb

s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví.

Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je *„prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry“*. Ve vztahu k obchvatu Kuřimi je formulován další z definovaných problémových okruhů, a to *„prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …“*

Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK.

Výsledek územní studie bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno jako veřejně prospěšné stavby s předpokladem možného zahájení jejich projektové a realizační přípravy.

Pořadí	**082**	Pořadí původní	**P 0429–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 82

V návrhu ZÚR je nesprávně vymezen koridor pro jižní obchvat Kuřimi.

Odůvodnění:

Územní koridory se smí vymezovat pouze tehdy, pokud v daném koridoru je možné realizovat předmětnou stavbu. Pro jižní obchvat Kuřimi to možné není, neb pokud by se vybudovala komunikace pro 20 a více tisíc aut denně v těsné blízkosti (125m) od obytné oblasti, dojde zde bezesporu k překročení limitů prašnosti. Toto zcela jednoznačně dokládá i výsledek studie od společnosti HBH, z roku 2011, jež si nechalo město Kuřim zpracovat...

Pouze v lokalitě Za sv. Jánem, kde je v současnosti realizována výstavba satelitního městečka a kde je dle územního plánu očekáván další rozvoj především obytné zástavby směrem k trase navrhované komunikace, prochází stavba územím velmi problematickým z hlediska vlivu na obyvatelstvo ... Dále pak ... *Toto území (myšleno je jižní část Kuřimi) bude přímo zasaženo negativními vlivy dopravy, tj. především hlukem a emisemi* …

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 82, V návrhu ZÚR je nesprávně vymezen koridor pro jižní obchvat Kuřimi, **se nevyhovuje**.

Problematika obchvatu města Kuřimi není řešitelná samostatně, neboť je neoddělitelná od problematiky výběru variant dálnice D43 a napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (na silnici I/43). ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie (viz k **Připomínce č. 81**). Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii

soustředit zvláštní pozornost, je právě *„prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …“.*

S tvrzením, že „územní koridory se smí vymezovat pouze tehdy, pokud v daném koridoru je možné realizovat danou stavbu“, nelze souhlasit. Toto tvrzení je poměrně nekonkrétní a zavádějící. Na úrovni ZÚR JMK není vzhledem k malé podrobnosti možné á priori posoudit „realizovatelnost staveb.“ Vlivy jednotlivých záměrů vymezených v ZÚR JMK na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví a další složky životního prostředí jsou uvedeny v dokumentaci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA). Dokumentace SEA obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Pro jižní obchvat Kuřimi (záměrRDS12) i severní obchvat Kuřimi (RDS36) jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy. K možnosti posouzení územních rezervy v dokumentaci SEA zdůrazňujeme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska). Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. V upozornění SEA koridoru je pro obě jmenované rezervy uvedeno, že při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru je nutné věnovat pozornost (kromě dalšího) – optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů.

K otázce realizovatelnosti závěrem uvádíme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Z uvedeného je zřejmé, že vyloučení některé z variant obchvatu Kuřimi jen na základě některého z dílčích hledisek (ať už by šlo o znečištění ovzduší či přepravní účinnost), či dokonce na základě předběžné (subjektivní) domněnky „nerealizovatelnosti“ bez podrobnějšího prověření všech výše uvedených souvislostí a dopadů by bylo předčasné a neopodstatněné.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné.

Pořadí	**083**	Pořadí původní	**P 0429–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 83

Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy byt navržena a je ji třeba ze ZÚR vypustit.

Odůvodnění:

Územní koridory se smí vymezovat pouze tehdy, pokud v daném koridoru je možné realizovat předmětnou stavbu. Koridor varianty německé je nerealizovatelný ani severně od Kuřimi (viz prakticky srostlé obce Drásov a Malhostovice, tak i jižně od Kuřimi {překročené zákonné limity znečištění ovzduší v oblasti Brno-Bosonohy/Troubsko/Ostopovice a neexistence kompenzačních opatření mimo odvedení dopravy z této oblasti).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 83, Územní rezerva pro D43 ve variantě „německá“ neměla nikdy byt navržena a je ji třeba *ze* ZÚR vypustit, **se nevyhovuje**.

K problematice možnosti vymezování koridorů pro záměry v rámci ZÚR JMK a posouzení vlivu jednotlivých záměrů na životní prostředí jsme se vyjádřili již v **Připomínce č. 82**, dále doplňujeme, následující:

Vyslovený názor, že „koridor varianty Německé je dnes již nerealizovatelný“, je subjektivním názorem, se kterým nelze souhlasit. Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 a problematiku průchodnosti územím z hlediska ochrany zastavěných území obcí a z hlediska limitů znečištění ovzduší. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, jako je přepravní účinnost, negativní vlivy na obyvatelstvo, ale i vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé a „Optimalizované MŽP“ budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz k **Připomínce č. 81**).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou–li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „*Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.*

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „*Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby*

nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem."*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A".

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nerealizovatelnosti dálnice D43 ve variantě „Německé" vzhledem k jejímu vedení přes území s překročenými limity znečištění ovzduší je mylná.

Ve vztahu k možnosti překračování zákonných hygienických limitů lze dodat, že z hlediska ochrany lidského zdraví nelze při realizaci záměru (tedy i při „umisťování" nové komunikace) připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany lidského zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích (resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry) je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**084**	Pořadí původní	**P 0429–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 84

Mělo tedy být rozhodnuto o severním obchvatu Kuřími, a tedy o Optimalizované variantě D43, která tvoří i kvalitní obchvat Lipůvky.

Odůvodněni:

V územním plánování nelze odkládat řešení, pokud je kvalitní řešení známo a řeší urgentní problém občanů.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 84, Mělo tedy být rozhodnuto o severním obchvatu Kuřimi, a tedy o Optimalizované variantě D43. která tvoří i kvalitní obchvat Lipůvky, **se nevyhovuje.**

K možnosti rozhodnutí o výběru varianty obchvatu Kuřimi a vzájemné podmíněnosti s výběrem variant souvisejících úseků dálnice D43 jsme se vyjádřili již v **Připomínce č. 82**.

Pořadí	**085**	Pořadí původní	**P 0429–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 85

Nerozhodnutí, že bude vymezen koridor D43 jako severní obchvat Kuřimi poškozuje občany Kuřimi – je nutné ZÚR dokončit neprodleně a ne odkládat o léta s odkazem na nějakou uzemni studii.

Odůvodnění:

Nepřípustný odklad řešení po 16 letech existence kraje způsobuje jen utrpení občanům Kuřimi, kteří bydlí podél tranzitní trasy z Tišnova přes Kuřim. Kraj měl dobře vědět, co potřebuje, když schvaloval Zadání ZÚR a zveřejnil veřejnou zakázku na zpracování ZÚR. Jediná cesta je pochybení neprodleně napravit a do roka

předložit občanům opravenou a dokončenou verzi návrhu ZÚR.

Připomínka č. 86

Nerozhodnutí, že bude vymezen koridor D43 v optimalizované trase poškozuje občany Lipůvky – řešení nelze odkládat.

Odůvodnění:

Nepřípustný odklad řešení po 16 letech existence kraje způsobuje jen utrpení občanům Lipůvky, kteří bydlí podél tranzitní trasy z Černé Hory přes Lipůvku. Odůvodnění viz i Připomínka č. 85.

Vyhodnocení připomínek

Připomínce č. 85, Nerozhodnutí, že bude vymezen koridor D43 jako severní obchvat Kuřimi poškozuje občany Kuřimi – je nutné ZÚR dokončit neprodleně a ne odkládat o léta s odkazem na nějakou Územní studii, **se nevyhovuje;**

Připomínce č.86: Nerozhodnutí, že bude vymezen koridor D43 v optimalizované trase poškozuje občany Lipůvky – řešení nelze odkládat, **se nevyhovuje.**

Připomínky jsou obdobného charakteru, což plyne i z odkazu v připomínce, liší se ve specifikaci občanů, kterým je údajně „způsobováno utrpení".

K možnosti rozhodnutí o výběru variant záměrů vymezených v rámci současně zpracovaných ZÚR JMK jsme se vyjádřili již v **Připomínce č. 81**, konkrétněji ve vztahu k variantám obchvatu Kuřimi pak v **Připomínce č. 82**.

K názoru o „odkládání" řešení ve vztahu ke stanovení podmínky územní studie shrnujeme a dále doplňujeme:

V ZÚR JMK jsou vymezeny pro dopravní a technickou infrastrukturu jak plochy a koridory návrhové, tak i územní rezervy, což je v souladu se stavebním zákonem a zadáním. Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií.

Centrem Jihomoravského kraje je OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR), návrh ZÚR JMK ji zpřesnil. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území OB3Metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie. Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Podrobné odůvodnění závěru je uvedeno v Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK v kapitole G.9. (k bodu 438).

Poukazujeme na související fakt, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Výzvě, aby bylo co nejrychleji rozhodnuto o definitivním trasování dálnice D43 a s tím spojeného obchvatu Kuřimi lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území bezprostředně souvisejícím s Brnem a jeho okolím. Předmětné území bude prověřováno územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno". Výsledky územní studie budou mj. podkladem pro výběr výsledné varianty D43 (a tedy i potřebných souvisejících záměrů, jako je obchvat Kuřimi) a vymezení koridoru D43 jako veřejně prospěšné stavby v následné aktualizaci ZÚR JMK. Na základě dohody pořizovatele ZÚR JMK s ministerstvem životního prostředí je v návrhu ZÚR JMK stanoveno, že pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Poté bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Postup prověřování jádrového území kraje cestou územní studie akceptovalo Ministerstvo životního prostředí (MŽP), které vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. K vymezení kapacitní silnice R43 v návrhu ZÚR JMK stanovilo MŽP ve stanovisku SEA v bodě 3) požadavek nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim, neboť cit „*výběr jedné z variant trasování prvně uvedeného úseku předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní*

rezervy v rámci aktuálních zásad a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. V tomto smyslu je formulován požadavek 3) tohoto stanoviska."

S ohledem na vzájemnou determinaci úseku Kuřim – Lysice a úseku jižně od Kuřimi, kterou MŽP ve stanovisku akcentovalo, bylo řešení navržené MŽP, tj. převedení obou úseků záměru do územní rezervy, zapracováno do ZÚR JMK, přičemž oba úseky jsou současně zahrnuty v rozsahu územní studie.

Je nepochybné, že podkladem pro invariantní vymezení zásadních infrastrukturních záměrů dálniční a silniční sítě v jádrovém území rozvojové oblasti Brno vzhledem k jejich vzájemné podmíněnosti, spjatosti celé sítě a složitosti území v Brně a jeho širším okolí nemohou být (vzhledem k malé přípustné podrobnosti zpracování) ZÚR JMK. Kvalifikované rozhodnutí o výběru variant musí být podloženo podkladem, který umožní podrobnější nastudování a vyhodnocení nejen jednotlivých variant záměrů a jejich možných kombinací, ale i vzájemných kombinací dílčích úseků, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Takovým podkladem bude uvedená územní studie.

Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi, či dokonce přijetí „zcela nových návrhů řešení", které nejsou nastudovány v širších souvislostech, by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální. Námět na parciální řešení uvedený v námitce může být prověřen v rámci zpracování územní studie.

Negativní dopady stávající silnice II/385, procházející městem Kuřim, stejně jako silnice I/43 na životní podmínky v obcích, kterými prochází (včetně obce Lipůvka), jsou nezpochybnitelné. Situace však, jak plyne z výše uvedeného, nemůže být řešena separátně, ale v rámci celkového uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a především ve vazbě na navrhovanou dálnici D43. I přes naléhavost však není možné řešení „urychlit" nedostatečně podloženým výběrem některé z variant.

Pořadí	**086**	Pořadí původní	**P 0969–02**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 86

Nesouhlasím s vymezením územní rezervy a s vytvářením podmínek pro možné budoucí využití této plochy pro záměr **I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel. V** rámci projednávání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a následného vyhodnocení námitek a připomínek požadujeme vyřazení plochy územní rezervy pro silnici I. třídy **RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel z** grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 86, podle které podatel nesouhlasí s vymezením územní rezervy pro silnici I. třídy RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, a požaduje vyřazení územní rezervy pro „jižní obchvat Rosic" ze ZÚR JMK, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu Dráchov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy na této silnici narůstá s blízkostí metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3. Stávající průjezd Rosicemi je kolizní a vyžaduje přestavbu.

Z tohoto důvodu ZÚR JMK vymezují územní rezervu (RDS09) pro výhledovou přeložku silnice I/23 mezi Rosicemi a Zakřany s napojením na dálnici D1 prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky Kývalka. Koridor standardní šířky 300 m je vymezen pro jižní variantu přeložky podle „**Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany**", kterou zadal Krajský úřad JMK v roce 2014. Územní studie prověřila a korigovala dříve navržené trasy přeložek podle aktuálně změněných podmínek v území a komplexně posoudila varianty. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní. Územní studie byla projednána s dotčenými obcemi dne 22.09.2015, přičemž k jižní variantě se přiklonila většina obcí. Na projednání hájil zájmy města Zbýšova jeho

starosta, který dle záznamu z projednání uvedl, že *po stránce dopravního napojení města na silnici I/23 považuje za přínosnější variantu jižní*. Jižní varianta přeložky silnice I/23 obyvatelům Zbýšova opravdu výrazně zlepší dopravní dostupnost Brna i Třebíče.

Vymezením územní rezervy pro přeložku silnice I/23 plní ZÚR JMK úkol z aktualizace politiky územního rozvoje ČR (PÚR): *Prověřit možnosti zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice.* ZÚR JMK navrhují vymístit silnici I/23 ze zastavěného území do nezastavěného proto, aby byla naplněna priorita územního plánování z PÚR: *předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu v územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví.*

Protože by byla přeložka silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany značně technicky i investičně náročná, ZÚR JMK v kap. kap. H.4. ukládají městu Rosice *řešení přeložky silnice I/23 Rosice včetně všech souvisejících staveb v územně plánovací dokumentaci města Rosice.* Nejpalčivější závada na silnici I/23 – průjezd Rosicemi – bude řešena územním plánem Rosic. Obava obyvatel města Zbýšova z realizace přeložky silnice I/23 je tak velmi předčasná.

Kvalita ovzduší ve Zbýšově, zejména namítaný benzo(a)pyren, souvisí především s lokálním vytápěním domů až v druhé řadě s automobilovým provozem. Lze důvodně předpokládat, že provoz po silnici III. třídy ve Zbýšově je menší než provoz po silnici I. třídy v Rosicích nebo na brněnských křižovatkách. Do města Zbýšova nebude převedena žádná další dopravní zátěž, neboť koridor územní rezervy RDS09 pouze tečuje severní část katastrálního území Zbýšova.

Územní rezerva pro přeložku silnice I/23 obchází zastavěné území Zbýšova ze severu v největším možném odstupu vzhledem k sousedním obcím Babice u Rosic a Zakřany. Od okrajových čtvrtí Zbýšova – Sička a Padělky – je hypotetická trasa přeložky vzdálena 195 m a 240 m.

Územní ochrana koridoru územní rezervy RDS09 prostřednictvím územně plánovací dokumentace bude pokračovat do doby prověření potřebnosti přeložky a jejích plošných nároků. Přeložka bude případně redukována na obchvat města Rosice (viz výše).

V územní rezervě jsou prozatím zakázány takové změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Koridor územní rezervy určený pro případné budoucí umístění přeložky silnice I/23, bude možné v územních plánech upřesnit (zúžit) na základě detailní analýzy podmínek území. Předpokládáme, že do doby 1. aktualizace ZÚR JMK pořídí město Rosice nový územní plán a že prostřednictvím aktualizace ZÚR JMK bude vyřešena územní rezerva pro přeložku silnice I/23 (na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití nebo její vypuštění).

Není pravda, že se pořizovatel ani projektant ZÚR JMK a Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ nezabývali kvalitou ovzduší:

Součástí Územní studií silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zde se uvádí, že *zásadním negativním dopadem zachování stávajícího stavu je do budoucna neudržitelný nárůst tranzitní dopravy přes centra dotčených obcí… Z hlediska zdraví obyvatel je varianta jižní výhodnější svým komplexním řešením k. ú. Rosic se sousedními obcemi, které vyvede tranzitní dopravu ze zastavěných území obcí a města. Zvýší se životní standard obcí a odstraní se výrazné dopravní závady…*

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj uvádí v kap. A.1.1, že *nejvýznamnějším problémem ochrany ovzduší na území Jihomoravského kraje je bezpochyby dlouhodobé překračování imisních limitů v některých částech jeho území. V případě realizace záměrů navrhovaných v ZÚR JMK lze očekávat v naprosté většině případů zlepšení současné situace, neboť záměry zejména v oblasti silniční dopravy jsou navrženy tak, aby přinesly snížení dopravní a následně i imisní zátěže obytné zástavby (obchvaty, přeložky, řešení bodových problémů). V některých lokalitách však přirozeně může vlivem realizace záměru dojít i k prohloubení problémů, tj. nárůstu překročení limitů či vzniku nových lokalit s jejich překročením. V těchto případech je nutno aplikovat v první řadě opatření k eliminaci či minimalizaci negativního efektu a následně ke kompenzaci případně přetrvávajících dopadů… Uplatněním ZÚR JMK budou vytvořeny předpoklady k odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel a snížení imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech a ke zvýšení dopravní bezpečnosti.*

Připomínka konstatuje, že koridor územní rezervy prochází územím, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (hodnota průměrné koncentrace bezo(a)pyrenu dosahuje na území Zbýšova 1,1 ng/m3). Ke

stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje **Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno** (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou opatření na snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší, opatření na snížení vlivu stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší i opatření územně plánovací. Mezi opatřeními na snížení vlivu silniční dopravy (realizace páteřní sítě komunikací a prioritní výstavba obchvatů města a obcí) není zahrnut žádný záměr dotýkající se města Zbýšov ani žádný záměr ke zlepšení ovzduší u silnice I/23 v Jihomoravské kraji; to nasvědčuje skutečnosti, že znečištění opravdu není způsobeno prioritně vlivem dopravy, ale i velkým podílem stacionárních zdrojů znečištění.

K vymezené územní rezervě dodáváme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridor územní rezervy RDS09 je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů, zachování migrační prostupnosti území. V rámci posuzování „minimalizace dopadů na obytnou zástavbu“ se bude při prověřování plošných nároků na přeložku a upřesňování trasy projektant soustředit i na kvalitu ovzduší.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Pokud se týká připomínky, že navržené ZÚR jsou v přímém rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (PÚR ČR), konkrétně s republikovou prioritou (16) – *při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli*, nesdílí pořizovatel tento názor. Z pouhé citace PÚR ČR nevyplývá, v čem je spatřován rozpor návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR. Pro řešení kolizního průjezdu přes město Rosice byla pořízena „Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“, která vyhodnotila stav a navrhla dopravní řešení; územní studie byla projednána s dotčenými obcemi dne 22.09.2015, přičemž k jižní variantě se přiklonila většina obcí. V návrhu ZÚR JMK byl navržen koridor územní rezervy pro další prověřování a zpřesňování záměru. V takovém způsobu řešení dopravní závady pořizovatel nespatřuje rozpor s republikovou prioritou (16) PÚR ČR.

Závěrem uvádíme, že obce se všeobecně zdráhají ve svém území umístit záměry nadmístního významu, zejména kapacitní silnice, přitom však uznávají jejich potřebnost a nezříkají se je využívat. Každý záměr je třeba umístit v území a každá část území kraje je součástí území některé obce. Tak jako obec pečuje o všestranný rozvoj svého území, tak kraj pečuje o rozvoj území kraje, zejména zabezpečením obsluhy území nadřazenou infrastrukturou. Cílem ZÚR JMK je zajistit územní předpoklady pro moderní způsob života spjatý s mobilitou lidí a dopravou zboží při současném zlepšování kvality životního prostředí, včetně kvality ovzduší.

Pořadí	**087**	Pořadí původní	**P 0429–07**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 87

Negativní vliv navrhované územní rezervy pro Jižní obchvat do vlastnických vztahů občanů v jižní části Kuřimi.

Odůvodnění:

Byť správní žaloba podaná na město Kuřim na odstranění územních rezerv z ÚP Kuřími v roce 2015 dopadla negativně pro občany Kuřími, se stanoviskem soudu .... Z *povahy územní rezervy pak nemůže dojít k znehodnocení nemovitosti*.... vyskytly se nové skutečnosti, které dokládají, že územní rezerva pro Jižní obchvat má negativní vliv na cenu nemovitosti v blízkém okolí. Pro předešlé argumenty soudu máme k dispozici tedy konkrétní důkazy o tomto negativním vlivu a v případě vyzváni můžeme tento podklad dodat. Územní rezerva pro obchvat Kuřimi v jižní části města má tedy doložitelný negativní vliv do vlastnických vztahů občanů, a proto žádáme o odstranění územních rezerv i z nadřazeného celku tedy ze ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 87, Negativní vliv navrhované územní rezervy pro Jižní obchvat do vlastnických vztahů občanů v jižní části Kuřimi, **se nevyhovuje.**

K názoru, že vlastnická práva občanů jsou dotčena vymezením územních rezerv v ZÚR JMK, lze tvrdit, že územní rezerva je nejmenším možným omezením vlastnického práva, nepředstavuje stavební uzávěru a v podstatě potvrzuje stávající využití území. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území, co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje.

Z hlediska ochrany práv jednotlivce je na navazujících stupních územně plánovací dokumentace, aby zpřesnily každou územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a "vyblokováním" části území pro případnou realizaci prověřovaného záměru.

K námitce týkající se zásahu do vlastnických práv občanů (vlastníků pozemků dotčených územní rezervou) je třeba zdůraznit, že omezení v podobě územní rezervy je omezením dočasným. Nejvyšší správní soud k tomu uvádí ve svém rozsudku č. j. 7 Aos 3/2012–36 ze dne 14.02.2013následující: „Ačkoliv (územní rezerva) nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. … samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím bude vhodné území blokovat do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace."

Jak uvedl soud, z povahy územní rezervy vyplývá, že sama o sobě nemůže mít za následek znehodnocení nemovitosti. Hodnota nemovitostí může samozřejmě dočasně klesnout, dočasnost je přitom nutno zdůraznit.

Pořadí	**088**	Pořadí původní	**P 0429–08**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 88

Jižní obchvat Kuřimi spolu s D43 ve variantě „německá" způsobí dopravní kolaps ve vybraných částech města Brna.

Odůvodnění:

Obchvat by měla být silniční komunikace, jež odvede dopravu mimo obec a urychluje průjezd kolem obce. V případě Jižního obchvatu Kuřimi je nutné vybudováni a umístění 4 proudové komunikace na mostní konstrukci těsně vedle nově zbudované obydlené zóny. Taktéž zavlečení několik desítek tisíc vozidel denně na sever Brna či do oblasti Bystrc neplní roli skutečného obchvatu. Varianta D43 v "německé" variantě + Jižní obchvat Kuřimi na sebe naopak nasají mnoho dalších vozidel, které by se nově přidali ke stávajícím. Severní část Brna a Bystrc by tak byly v neustálém dopravním kolapsu a problém dopravy by se přesunul přímo do

Brna. Pokud se jedná o cílovou dopravu do Brna, tak není možné do nekonečna budovat další silnice a parkoviště ve městě pro další tisíce aut. Jako koncepční řešení vidíme, nikoliv zavlek dopravy desítek tisíc vozidel do Brna, což je řešením ve variantě „německá „D43 + Jižní obchvat Kuřim, nýbrž vybudování sběrných parkovišť + kvalitní terminál vnitroareálové / městské / příměstské dopravy do města Brna ve vybraných částech města.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 88, Jižní obchvat Kuřimi spolu s D43 ve variantě „německá“ způsobí dopravní kolaps ve vybraných částech města Brna, **se nevyhovuje.**

Připomínka se zabývá předpokládanými dopady dopravního řešení dálnice D43 ve spojitosti s řešením obchvatu Kuřimi, na město Kuřim a zejména na město Brno, a to ve vztahu k jedné z možných kombinací řešení obchvatu Kuřimi a dílčích úseků dálnice D43 (jižní obchvat Kuřimi spolu s D43 ve variantě „německá“).

Akcentuje přitom otázku účinnosti dopravního řešení (urychlení průjezdu, riziko dopravní zácpy, role obchvatu, „zavlékání“ dopravy směrem do Brna) a ochrany obyvatel (blízkost obytné zóny). Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, jako je přepravní účinnost, negativní vlivy na obyvatelstvo, ale i vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Zdůrazňujeme, že varianty územní rezervy D43 spolu s obchvatem Kuřimi budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz k **Připomínce č. 81**). Územní studie mimo jiné prověří problematiku, která je podstatou připomínky, tj. cit.:*“ napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …“.*

Pořadí	**089**	Pořadí původní	**P 0410–15**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 89

<u>Požadavek na plnohodnotný obchvat celého města Brna.</u>

Požadujeme, aby z území Brna (všech jeho městských částí) byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití **standardní a všeobecně aplikovaný přístup**, tj. **vybudování plnohodnotného obchvatu** celého sídelního útvaru, tedy **celého města Brna** v trase tzv. Boskovickou brázdou.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 89, požadavek na plnohodnotný obchvat celého města Brna**, se nevyhovuje.**

V podání není definováno, co je myšleno pojmem „plnohodnotný obchvat celého města Brna“. Z připomínky lze pouze usuzovat, že za takovou komunikaci považuje komunikaci vedenou boskovickou brázdou, které odpovídá variantní vymezení koridoru dálnice D43 obsažené v ZÚR JMK. Požadavek stanovený v připomínce přitom vychází z poněkud nereálného předpokladu, že je možné vymístit z území všech městských částí Brna existující i budoucí tranzitní dopravu.

K dopravní problematice zdůrazňujeme, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, v neposlední řadě přepravní účinnost, negativní vlivy na zdraví občanů a vlivy na životní prostředí, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Odvedení tranzitní dopravy samo o sobě ještě nemusí vést k optimálnímu řešení dopravní infrastruktury. Pořizovatel ZÚR JMK si je vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území, nelze ji však řešit prostým „odsunem“ dopravy z území Brna na „plnohodnotný obchvat“ na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné

dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku čj. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Dálnice D43 je nedílnou součástí koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněné v ZÚR JMK, která navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Příprava dálnice D43 (dle předchozí právní úpravy silnice R43 na území Jihomoravského kraje v minulosti prošla velmi důkladným prověřením z hlediska celkové koncepce uspořádání sítě v severozápadním prostoru Jihomoravského kraje, včetně variantních vedení tras v jednotlivých úsecích. Pro úsek dálnice D43 (R43) Troubsko (D1) – Kuřim byla zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na jejich základě lze za základní varianty dálnice D43, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, považovat dálnici ve dvou základních polohách, a to Bystrcké a Boskovickou brázdou.

Z důvodů složitosti a komplexnost celé problematiky, kdy výběr výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 je úzce spjatý s celkovým dopravním systémem a řešením jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno včetně vnitřního prostoru a komunikační sítě Brna – VMO a MMO (D43 – součást třístupňové ochrany Brna), ZÚR JMK ukládají zpracování „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří všechny potřebné souvislosti, potřebu a řešení doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť, upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořadí	**090**	Pořadí původní	**P 0410–16**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 90

Požadavek na plnohodnotný obchvat celého města Brna.

Požadavek plnohodnotného obchvatu celého města Brna obsahovala i petice občanů předaná Zastupitelstvu Jihomoravského kraje již dne 10.9.2010 s názvem: *„Petice občanů proti stavbě rychlostní komunikace R43 po trase tzv. německé dálnice v úseku Kuřim–Bystrc–Troubsko“,* pod kterou do té doby připojilo svůj podpis téměř 40 tisíc občanů.

Vyhodnocení připomínky

Připomínka č. 90, požadavek na plnohodnotný obchvat celého města Brna, **se bere na vědomí.**

Připomínka je formulována stejně jako připomínka č. 89, ale jejím obsahem (odůvodněním) je konstatování týkající se dříve podané petice. K vypořádání požadavku na plnohodnotný obchvat města Brna odkazujeme na vypořádání **Připomínky č. 89**.

Pořadí	**091**	Pořadí původní	**P 0410–17**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 91

Nelze bagatelizovat funkci obchvatu města Brna – počet vozidel na VMO musí klesnout

Po obchvatu města Brna v Boskovické brázdě má být dle dopravního modelování odvedeno cca 15 tis. vozidel denně, z toho 3,5 – 4,5 tis. nákladní dopravy. Pokud k lomu dojde, znamená to, že do oblasti jižně od severního obchvatu Brna, tedy i do Kuřimi a do Brna–Řečkovic a Brna–Králova Pole bude najíždět o těchto cca 15 tis. vozidel denně méně, což je nepochybně velmi podstatné a musí se to projevit i sníženou dopravní zátěží **i** na VMO v Brně, tedy např. v Brně–Žabovřeskách. Toto bylo v návrhu ZÚR zanedbáno.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 91, nelze bagatelizovat funkci obchvatu města Brna – počet vozidel na VMO musí klesnout, **se nevyhovuje**.

Návrh ZÚR JMK v žádném případě nebagatelizuje „funkci obchvatu města Brna“. Za velké zjednodušení složité a provázané dopravní problematiky na území města Brna však považuje představu, že separátní řešení jedné z páteřních komunikací směřujících do Brna se kladně projeví v centrálním dopravním systému města. Ohledně neurčitého pojmu „obchvat města Brna“ (resp. jeho chápání) by bylo možné polemizovat. Pořizovatel však především zdůrazňuje, že je třeba přistoupit k řešení dopravy v Brně a jeho širším okolí koncepčně a v komplexu s dalšími záměry, tak jak bylo učiněno při zpracování ZÚR JMK.

Dálnice D43 je nedílnou součástí koncepce dopravy Jihomoravského kraje. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Problém trasy D43 nespočívá v tranzitní dopravě, nýbrž v dopravě cílové a zdrojové, která je vázána na stávající i rozvojové potřeby krajského města Brna a jeho zázemí jako druhé největší metropole České republiky a která v brněnské aglomeraci výrazně převažuje. Podle výsledků dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ zpracované v r. 2014 jako podklad pro ZÚR JMK, podíl dopravy tranzitní ve směru sever – jih tvoří pouze cca 18 % z celkového objemu dopravy směřující do jádrového území rozvojové oblasti Brna.

Úvahy o dopravní efektivitě D43 proto vycházejí z jednoznačné skutečnosti a dopravním modelem prokázaného výhledového předpokladu, že zásadní převahu automobilové dopravy na území Brna a jeho okolí má doprava zdrojová a cílová,

Trasa bítýšskou stopou má nižší účinnost v samotné obsluze města Brna. Trasa D43 v poloze bystrcké nejlépe plní funkci nejen pro tranzitní dopravu, ale napomáhá i rovnoměrnějšímu rozložení dopravy zdrojové a cílové ~~do~~ v Brně, takže veškerá doprava ze severu (I/43), ze západu (II/385) a východu (II/379) pak není vedena do Brna jediným dopravním koridorem po stávající silnici I/43, ale trasa D43 umožňuje její rozdělení do dvou dopravních koridorů a zároveň je zajištěno i odlehčení silnice I/42 (VMO).

Tranzitní doprava ve směru sever – jih není svým objemem ve srovnání s převažující zdrojovou a cílovou

dopravou natolik významná a silná, aby výstavba zcela nové kapacitní silnice v odsunuté stopě Boskovickou brázdou pro jádrové území Brna představovala jednoznačné koncepční řešení, které zásadním způsobem vyřeší odvedení automobilové dopravy mimo jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Prioritně je potřebné zabývat se infrastrukturou účinnou pro dopravu zdrojovou a cílovou včetně navazující sítě pro její rozvedení k cíli nebo naopak od zdroje cest na kapacitní silnici.

Není pochyb o tom, že z hlediska dopravy a dopravní účinnosti je poloha dálnice D43 ve stopě Bystrcké, maximálně účinná pro rozvedení převažujícího objemu zdrojové a cílové dopravy, vázané na jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Problém spočívá v omezené územní průchodnosti kapacitní silnice ve variantě Bystrcké (která však je v Brně již částečně zrealizovaná) a potřebném zajištění kvalitní obslužnosti dotčeného a širšího území včetně návazností na zdroje a cíle dopravy.

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim nelze jednoznačně rozhodnout i přesto, že výsledky oborového podkladu (dopravního modelování) z hlediska přepravní účinnosti jednoznačně naznačují výhodnost D43 vedené v poloze Bystrcké – var. „Bystrcká“. Nelze ovšem vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Jednoznačná spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak v zastavěném území města Brna, funkce dálnice D43 společně s dalšími záměry jako součást systému třístupňové ochrany města Brna, vzájemné ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant D43 a jejich kombinací, vysoká míra urbanizace území i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví ve vysoce zatíženém příměstském prostoru vedly k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim. ZÚR JMK z tohoto důvodu ukládají zpracování územní studie – „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořadí	**092**	Pořadí původní	**P 0410–18**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 92

<u>Je nepřípustné plýtvat finančními prostředky daňových poplatníků.</u>

Použitým nepřípustným postupem je plýtváno finančními prostředky daňových poplatníku i časem. Pokud by k územnímu plánování v JmK bylo přistupováno odpovědně a v souladu se zákony, mohla být dopravní infrastruktura kraje ve svém vývoji a rozvoji mnohem dál a sloužit. Je nepochybné, že neúspěšným územním plánováním za posledních cca 16 let došlo k chybnému vynaložení mnoha milionů veřejných finančním prostředku, neboť za tuto dobu kraj právoplatně nepořídil ani jednu územně plánovací dokumentaci. Takto nelze pokračovat dál. Neúplné ZÚR nyní nelze předkládat zastupitelům kraje ke schvalování, a l e j e nutné okamžitě zahájit cestu k nápravě, tj. k dokončení ZÚR pro celé území kraje, včetně plného dokončení ZÚR v oblasti brněnské aglomerace a předložil neprodleně opravené a dokončené ZÚR k opakovanému veřejnému projednání s občany a obcemi. Postup navrhovaný krajem, kdy kraj navrhuje vydat neúplné ZÚR a pak řadu let je dopracovávat by byl jen dalším nesprávným postupem s jasným důsledkem – další mnohamilionové prostředky by byly vydány neoprávněně, a to i proto, že současný zpracovatel ZÚR převzal závazek za své vlastní prostředky zpracovat úplné ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 92, je nepřípustné plýtvat finančními prostředky daňových poplatníků, **se nevyhovuje**.

Krajské uspořádání České republiky (ČR) vychází z Ústavy ČR a další právní předpisy krajům stanovují jednotlivá práva a povinnosti. Například stavební zákon všem krajům v ČR stanoví povinnost k pořízení ZÚR, které jsou jedním z nejvíce důležitých dokumentů z hlediska strategie rozvoje každého kraje v ČR.

Celospolečenský význam ZÚR, stejně jako všech ostatních nástrojů územního plánování, se odráží v zákonem

stanoveném postupu, který při pořizování a vydávání ZÚR musí být dodržen. Do procesu pořizování ZÚR je ze zákona zapojena celá řada subjektů, které reprezentují různé a obvykle protichůdné veřejné, ale také soukromé zájmy. Do procesu pořizování ZÚR se může zapojit také široká veřejnost, což se pravidelně a zhusta děje. Na konci procesu pořizování se ZÚR vydávají ve formě opatření obecné povahy podle správního řádu, jehož závaznost je odvozena od jeho schválení a vydání volenou samosprávnou reprezentací každého jednotlivého kraje. Každé takto vydané opatření obecné povahy následně podléhá kontrole ze strany soudní moci.

Každý ze subjektů participujících na procesu pořizování ZÚR nese svůj díl odpovědnosti na jejich výsledné podobě a proto maximálně intenzivně prosazuje právě svoje zájmy na úkor zájmů ostatních. Krajský úřad, jakožto pořizovatel ZÚR, pak nese odpovědnost za dodržení zákonnosti celého procesu pořizování tohoto dokumentu. Výsledkem procesu pořizování ZÚR tedy má být dokument, o kterém musí panovat široká shoda mezi reprezentanty dotčených veřejných a soukromých zájmů i zájmů zúčastněné veřejnosti, přičemž následně tento dokument musí obstát také v testu soudní mocí.

Vzhledem k tomu, že povinnost k pořízení a vydání ZÚR je zákonem svěřena krajům, kraje nesou na svých bedrech také odpovědnost za případné riziko, že ZÚR budou zrušeny soudem. Toto riziko je neoddělitelnou součástí zákony předepsaného procesu pořizování ZÚR, jak byl nastíněn výše. Každý kraj proto musí ve svém rozpočtu rezervovat a následně musí být ochoten a schopen také vynaložit takové množství finančních prostředků, které odpovídá celospolečenskému významu ZÚR a zákonem stanovenému způsobu jejich pořizování.

K *neúspěšnému územnímu plánování za posledních 16 let* uvádíme, že JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. Práce na nových ZÚR byly zahájeny bezprostředně po rozsudku soudu (dne 21.06. 2012 ZÚR zrušeny, písemné vyhotovení rozsudku doručeno dne 21.07.2012). Projednání návrhu zadání nových ZÚR JMK bylo zahájeno 08.08.2012.

NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD a zároveň podpořila využívání principu subsidiarity při hledání optimálních řešení.

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let" pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Pořadí	**093**	Pořadí původní	**P 0444–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 93

<u>Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor</u>

Je nepřípustné zavlékal do oblasti Modřic dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Transevropského Baltsko–adriatického koridoru.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 93, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor, **se nevyhovuje**.

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12.2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Modřic, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky,*

je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

Pořadí	**094**	Pořadí původní	**P 0444–02**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 94

<u>Nečinnost pořizovatele ZÚR – neřešení protiprávního stavu v obci Modřice – překračované zákonné limity znečištěni ovzduší</u>

V oblasti Modřic jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. K nápravě je nutné zvažovat územně plánovací opatření v ZÚR. Toto nebylo provedeno, naopak neodůvodněně po 16 letech územního plánování krajem není ZÚR řešena pro celé území JMK (viz návrh pořídit územní studii pro celé centrální území JMK – Brno a 50 obcí) čímž se dořešení ZÚR neodůvodněně odkládá. Nečinnost pořizovatele ZÚR (neřešení protiprávního stavu) a pochybení zpracovatele ZÚR v této věci jsou nejen závažným porušením cílů a úkolů územního plánování, ale i porušením ústavního práva občanů na příznivé životní prostředí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 94, nečinnost pořizovatele ZÚR – neřešení protiprávního stavu v obci Modřice – překračované zákonné limity znečištěni ovzduší, **se nevyhovuje**.

K absenci územně plánovacích opatření k nápravě protiprávního stavu v oblasti Modřic uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

Podatel se domnívá, že ZÚR JMK nejsou řešeny pro celé území Jihomoravského kraje, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního

plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Doplňujeme, <u>že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.</u>

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a neřešení protiprávního stavu uvádíme, že došlo v předmětném území dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti.“* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti.“* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí.“* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního*

záměru. NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."*

K namítané nečinnosti pořizovatele a pochybení zpracovatele ZÚR lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního zákona). V návrh ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

Pořadí	**095**	Pořadí původní	**P 0444–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 95

<u>Posouzení SEA je chybné, protože neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast Modřic. To musí prošetřit MŽP.</u>

To, že v oblasti Modřic je JZ tangenta navrhována jen jako územní rezerva, stejně jako územní rezerva je použita pro MUK D43 x Dl x JZ tangenty <u>nezbavilo posuzovatele SEA povinnosti posoudit kumulativní vlivy řešení v ZÚR na tuto oblast</u>. Celé dopravní řešení v ZÚR s koncentrací dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brněnské aglomerace (a odmítnutí koncepce odvedení této dopravy z aglomerace) má jednoznačné za následek další narůstání dopravy v celé aglomeraci a nárůst negativních vlivů (včetně zhoršováni situace s již dlouhodobě překračovanými zákonnými limity znečištěni ovzduší), což nelze aprobovat. Posuzovatel SEA měl tyto problémy detailně posoudit. Pro návrh ZÚR tedy nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 95, posouzení SEA je chybné, protože neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast Modřic, to musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje**.

Jak již bylo uvedeno ve vyhodnocení **Připomínky č. 94** je problematika centra Jihomoravského kraje v návrhu ZÚR JMK řešena a popsána.

K hypotéze podatele, že řešení v ZÚR koncentruje dálkovou tranzitní dopravu do oblasti Brněnské aglomerace, je nutné představit návrh ZÚR z hlediska silniční dopravy:

ZÚR navrhují páteřní silniční síť ve východní části území Jihomoravského kraje v návaznosti na Zlínský a Moravskoslezský kraj koridor pro dálnici D55, na západním okraji kraje koridor pro silnici I/38 (dle PÚR ČR dopravní propojení S8) s vazbou na Jihlavu a dálnici D1, zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a zkapacitnění a kvalitní propojení na Rakousko koridorem pro dálnici D52. Pro napojení D52 do Brna je navržen koridor dálnice D52/JT, který propojuje stávající D52 s dálnicí D2 a odvádí tak část dopravy ze stávající silnice I/52 a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a jižní částí Brna. Dále navrhují dálnici D43, která je pro řešení dopravy potřebná. (Její řešení formou územní rezervy je zvoleno z důvodu nutného prověření vedoucí k výběru efektivnější varianty).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje", která prověřovala koncepční scénáře uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje. Rámcovým srovnáním koncepčních scénářů silniční sítě B „Rozvojový – studie Strnad" a C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" z hlediska chování tranzitní dopravy bylo zjištěno, že uspořádání silniční sítě v kraji nemá vliv na počty vozidel vjíždějících do kraje. Počet vozidel na kordonu kraje (tis. voz./24 hod.) je pro scénář B 198 tis. vozidel a pro scénář C 200 tis. vozidel.

V koncepčním scénáři silniční sítě B je na kordonu jádra aglomerace o 12 tis. vozidel méně než ve scénáři C tj. o **3 %.** Při nejnepříznivější hypotéze, kdyby šlo výhradně o vozidla tranzitující, je to ve scénáři C navíc 6 tis. vozidel soustředěných na dálnice, z toho cca 1.5 tis. těžkých (byla by zachycena na kordonu 2× – 1× na vjezdu + 1× na výjezdu). Z toho je zřejmé, že uspořádání silniční sítě v kraji má minimální vliv na počty vozidel přijíždějící do jádra aglomerace.

Nelze tedy tvrdit, že návrh ZÚR JMK soustřeďuje dopravu do jádra kraje, ba naopak podporuje ta řešení, která povedou ke snížení imisní zátěže v dnes již zatížených územích.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 7.**

Pořadí	**96**	Pořadí původní	**P 0441–01–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 96

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor

Je nepřípustné zavlékal do oblasti Nové Vsi dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Transevropského Baltsko–adriatického koridoru.

Novou Ves i celé Pohořelice je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy

S nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti Nové Vsi i celých Pohořelic by vedlo k významnému obtěžování občanů, a to zejména v nočních hodinách

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 96, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor; Novou Ves i celé Pohořelice je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy, **se nevyhovuje**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12.2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem

úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Nové Vsi, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

K obavám z hlučnosti dopravy z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K připomínce hlučnosti v předmětné oblasti uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „ *Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které*

jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže jako významného determinantu vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**097**	Pořadí původní	**P 0441–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 97

<u>Nesouhlasíme s návrhem, že by doprovodná komunikace k dálnici D52 byla umístěna do Nové Vsi</u>

Obnovení zrušeného průtahu středem Nové Vsi pro regionální dopravu a pro dopravu převedenou z dálnice D52 v případě oprav na dálnici nebo havárie na dálnici pokládáme za naprosto odporující cílům a úkolům územního plánování.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 97, nesouhlasíme s návrhem, že by doprovodná komunikace k dálnici D52 byla umístěna do Nové Vsi, **se vyhovuje**.

V návrhu ZÚR JMK je z důvodu nezavlékání regionální dopravy do středu Nové Vsi navrhována doprovodná komunikace v rámci koridoru pro dálnici D52. V textové části I. Návrh ZÚR JMK je navrhována šíře koridoru 200m včetně doprovodné komunikace. V textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK je na str. 134 uvedeno cit.: *„Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami (Pohořelice–jih), Ivaň, Perná, Mikulov–sever, Mikulov–jih. Součástí koridoru jsou i úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací. Vymezení koridoru v šířce 200 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruhová výseč o poloměru 180 – 350 m) vychází z výše zmíněné studie. Koridor včetně ploch pro MÚK je vymezen tak, že zahrnuje územní nároky pro související stavby včetně doprovodných komunikací – silnice II/395, které jsou řešeny variantně v technicko–ekonomické studii jako součást stavby v souběhu s vlastní trasou D52.“*

Z grafické části ZÚR JMK a z výše uvedeného je zřejmé, že doprovodná komunikace k dálnici D52 je v ZÚR JMK navrhována v souběhu s navrhovanou D52 nikoliv průtahem Nové Vsi jak se podatelé domnívají.

Pořadí	**098**	Pořadí původní	**P 0441–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 98

Dálnice D52 do oblasti pro vinařství, agroturistiku a rekreaci nepatří

Oblast Pálavy a oblast Mušovských jezer je jednou z nejcennějších oblastí v naší republice. Toto bohatství je třeba chránit a ne ničit. Dobrá dopravní obslužnost je potřebná, ale pro trasování dálnic jsou známy vhodnější trasy (viz např. autorizované studie Ing. Strnada).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 98, dálnice D52 do oblasti pro vinařství, agroturistiku a rekreaci nepatří, **se nevyhovuje**.

K posouzení vlivů ZÚR JMK na dané složky životního prostředí jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení u **Připomínky č. 96**.

Navrhovaná dálnice D52 je vedena podél hranice Chráněné krajinné oblasti Pálava, kterou v současné době tvoří stávající silnice I/52. V této části je vymezena III. zóna CHKO, nejcennější části tedy nebudou ohroženy. Hodnocení SEA a Natura záměru je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK Úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: „*Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na* ***CHKO Pálava*** *a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava,* ***PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny****, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně*.“

K připomínce turistické atraktivity regionu uvádíme, že v případě výstavby dálnice lze očekávat lepší dopravní dostupnost dotčeného území a tím i nárůst návštěvníků turisticky atraktivního regionu.

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzován v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*.“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R55.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační

sítě.

Z uvedeného vyplývá, že při tvorbě ZÚR JMK nelze vycházet z dopravní koncepce Ing. Strnada.

Pořadí	**099**	Pořadí původní	**P 0441–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 99

Požadujeme nezavlékat tranzitní dopravu do Lodnicko–valtického areálu

Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko–valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO. Proto je nutné do ZÚR dokreslit plnohodnotný obchvat Břeclavi a umožnit nákladní dopravě opustit ČR již u Břeclavi.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 99, požadujeme nezavlékat tranzitní dopravu do Lodnicko–valtického areálu, **se nevyhovuje**.

Připomínka požadující odvedení zbytné dopravy ze silnice I/40 a zakreslení plnohodnotného obchvatu Břeclavi směřuje k řešení obchvatu Břeclavi. V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55 následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**" textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**". KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Z výše uvedeného je zřejmé, že nelze z návrhu ZÚR JMK dálnici D52 vedenou směrem na Mikulov vypustit a současně nelze navrhovat obchvat Břeclavi v parametrech dálnice D55.

Pořadí	**100**	Pořadí původní	**P 0441–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 100

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000

Oblast mezi Mikulovem a Pohořelicemi je oblastí, kde je nutné postupovat mimořádně šetrně. Je zde mimo jiné cenné oblasti jako CHKO Pálava, oblast Dunajovických kopců, oblast Mušovských jezer, Slanisko v trojúhelníku u Mikulova. V řadě případů se jedná o lokality celoevropsky chráněné soustavy NATURA 2000. Krajský úřad

vlastní autorizovaná posouzení, které prokazatelně vylučují D52 a kraj ignoruje tyto zásadní dokumenty.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 100, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 Pohořelice – Mikulov – problém s NATURA 2000, **se nevyhovuje**.

Jak jsme již uvedli ve vyhodnocení **Připomínky č. 96,** dokumentace SEA obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2).

Z celkového vyhodnocení záměru vyplývá, že využití koridoru dálnice D52 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura záměru je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK Úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: „*Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně*.“

Dále podatelé v připomínce uvádí výčet cenných oblastí, jejichž možné dotčení blíže nespecifikují.

K ignorování autorizovaných posouzení uvádíme, že v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK projektant podklady vyhodnotil a zvážil možnosti jejich využití. Rozsah využití jednotlivých podkladů je na uvážení autorizovaných osob zpracovatele ZÚR JMK. Podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Pořadí	**101**	Pořadí původní	**P 0412–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 101

Nesouhlasím s navyšováním hlukových, emisních a prašných limitů v regionu, v kterém žiji. Pro spojení Brno – Vídeň podporuji variantu dálnicí přes Břeclav. A pro ulehčení Brnu kvalitním napojením z D1 Jihlava – Znojmo – Vídeň. Provoz na R52 je vysoký pouze v letních měsících, pro které by byla škoda tento region tak znatelně zasáhnout.

Vyhodnocení připomínky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna připomínka včetně odůvodnění.

Připomínce č. 101 podporující pro spojení Brno – Vídeň variantu dálnicí přes Břeclav a pro ulehčení Brnu kvalitním napojením z D1 Jihlava – Znojmo – Vídeň, **se nevyhovuje.**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem.

K obavám z navyšování hlukových, emisních a prašných limitů v regionu Dolních Dunajovic z důvodu vymezení koridoru pro dálnici D52 uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: *„Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně*." Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K připomínce hlučnosti v předmětné oblasti uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocena jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Ovzduší" je uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocena jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

K podpoře spojení Brno – Vídeň dálnicí přes Břeclav a pro ulehčení Brnu kvalitním napojením z D1 Jihlava – Znojmo – Vídeň uvádíme, že podatelem navrhované řešení vychází z koncepce Ing. Strnada. Koncepce dopravy

v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzován v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*."

V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55 následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**" textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**". KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

K podatelem navrhovanému kvalitnímu napojením z D1 Jihlava – Znojmo – Vídeň uvádíme, že kapacitní komunikace S8 je koncipována dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

ZÚR kraje Vysočina zpřesňují koridor silniční dopravy republikového významu S8 Havlíčkův Brod –

Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice CR/Rakousko (Wien) jeho vedením v koridoru silnice I/38

v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava – Moravské Budějovice – hranice kraje vymezeném v šířce

150 m zahrnujícím:

a) koridor pro homogenizaci stávajícího tahu;

b) koridory pro umístění nových staveb

b. 1) **přeložka silnice I/38** Jihlava – Moravské Budějovice;

b. 2) **přeložka silnice I/38** Moravské Budějovice – hranice kraje.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad", zda není důvod pro změnu PÚR.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V" nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Z uvedeného vyplývá, že při tvorbě ZÚR JMK nelze vycházet z dopravní koncepce Ing. Strnada.

Pořadí	**102**	Pořadí původní	**P 0965–01–02**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 102

Vlastní Návrh ZÚR JMK a zejména jeho posouzení SEA nebylo zveřejněno pro dolnorakouskou veřejnost, která má právo se vyjadřovat k návrhům územně plánovací dokumentace pro sousední region, Jihomoravský kraj.

Rakouská veřejnost se nemohla seznámit s Návrhem nového územního plánu Jihomoravského kraje (tzv. ZÚR JMK), což zakládá důvod na opakování veřejného projednávání tohoto dokumentu a nemožnost jeho právoplatného schválení do doby než bude toto pochybení napraveno. Obyvatelé Dolního Rakouska mají mít stejná práva jako občané České republiky z regionů přilehlých k Jihomoravskému kraji. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 102, vlastní Návrh ZÚR JMK a zejména jeho posouzení SEA nebylo zveřejněno pro dolnorakouskou veřejnost; Rakouská veřejnost se nemohla seznámit s Návrhem nového územního plánu Jihomoravského kraje, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**

Projednávání a vydávání zásad územního rozvoje je upraveno zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon"). Projednání zásad územního rozvoje je upraveno v § 37 a následujících stavebního zákona. Ve smyslu § 37 odst. 4 stavebního zákona pořizovatel požádal Ministerstvo zahraničních věcí ČR o předání dokumentace ZÚR JMK příslušným orgánům sousedních států (Slovenská republika, Republika Rakousko) s nabídkou konzultací. Současně informoval o zahájení projednání sousední regiony a kontaktní body ESPOO úmluvy včetně zaslání návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Rakouská strana neprojevila o konzultace zájem.

Pořadí	**103**	Pořadí původní	**P 0965–03**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 103

Povinnost provést přeshraniční posouzení SEA za účasti rakouské veřejnosti bylo povinné, neboť rada záměrů v ZÚR JMK má jednoznačné přeshraniční dopad. Jedná se zejména o hlavní navrhované dopravní koridory jako D55 okolo Břeclavi, D52 okolo Mikulova. S8 okolo Znojma, kanál Dunaj –Odra–Labe, jadernou elektrárnu Dukovany a její budoucí rozšiřování, vysokorychlostní železnici. Lednicko–valtický areál, oblast Valtice – Schrattenberg, napojení regionálních silnic a železnic a další. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 103, povinnost provést přeshraniční posouzení SEA za účasti rakouské veřejnosti bylo povinné, neboť rada záměrů v ZÚR JMK má jednoznačné přeshraniční dopad, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Tzv. „přeshraniční posouzení" upravuje čl. *7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí* („směrnice SEA"). V článku figurují jako subjekty práva „členské státy". Teprve v případě, že se mezi nimi uskuteční konzultace, pak se členské státy dohodnou na způsobu zapojení dalších subjektů – orgánů a občanů sousedních států. V tomto smyslu je třeba vnímat § 37 odst. 4 stavebního zákona. Posuzování vlivů na území Natura 2000 požaduje čl. 6 *směrnice Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.* Tato směrnice však nestanoví proceduru daného posuzování. To je třeba vnímat ve vztahu k čl. 11 odst. 2 „směrnice SEA", který umožňuje, aby členské státy stanovily pro posuzování vlivů na Natura 2000 a posuzování podle jiných předpisů společný postup. ČR tohoto ustanovení využila, proto je vliv na Natura 2000 posuzován podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, v případě územně plánovací dokumentace postupem podle stavebního zákona, tedy v rámci procedury „SEA". Veškerá ustanovení pro posuzování vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na Natura 2000 jsou proto uvedena v zákoně o ochraně přírody a krajiny a stavebním zákoně. Z těchto ustanovení vyplývá, že požadavky na přeshraniční posuzování vlivů na území Natura 2000 jsou procesně naplňovány prostřednictvím procedury „SEA", tedy tak, jak již bylo uvedeno. KrÚ při projednání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje postupoval v souladu s českým právem i právem Evropské Unie. Dodáváme, že ve výčtu záměrů, které mají přeshraniční dopad, podatel nesprávně uvádí jadernou elektrárnu Dukovany a její budoucí rozšíření. Tento záměr se nenachází na území Jihomoravského kraje a nemůže být tedy součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Pořadí	**104**	Pořadí původní	**P 0965–04**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 104

Povinnost pro Českou republiku i Rakousko provést přeshraniční posouzení SEA vyplývá z mezinárodní ESPOO konvence a specificky z jejího tzv. SEA protokolu o přeshraničním posuzování *{Protocol on Strategie Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context)* z roku 2003. Tento „SEA Protokol" byl nabyl právní moci k 11. 7. 2010, poté co byl před tím ratifikován jak Českou republikou (19. 7.2005), tak i Rakouskem (23. 3. 2010). Česká republika byla podle Vídeňské konvence o mezinárodních smlouvách vázána minimálně ode dne, kdy ratifikovala tento ESPOO SEA Protokol, což je datum, které předcházelo i datu schválení Zadání k ZÚR. Tedy celý proces posuzování ZÚR Česká republika měla vést v režimu dle ESPOO SEA Protokolu. Česká republika pochybila. Rakouská republika měla svým občanům zajistit možnost účasti v přeshraničním posuzování ZÚR. Podle Článku 2 ESPOO SEA Protokolu je nutné přeshraniční posuzování SEA provádět pro územní plány a koncepční dokumenty pro územní plánování. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednáváni SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 104, povinnost pro Českou republiku i Rakousko provést přeshraniční posouzení SEA vyplývá z mezinárodní ESPOO konvence a specificky z jejího tzv. SEA protokolu o přeshraničním posuzování, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Legislativní zajištění Protokolu SEA v ČR – příslušný legislativní nástroj představuje **zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů** (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, z**ákon č. 114/1992 Sb.**, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, upravuje hodnocení důsledků plánů a programů (u nás koncepcí) na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000). Legislativní, strategická a koncepční opora pro plnění Protokolu na úrovni EU je **Směrnice Evropského Parlamentu a Rady č. 2001/42/EC,** o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí, a dále Protokol o strategickém posuzování životního prostředí (SEA Protokol). Dle směrnice je posuzování nutné provést během přípravy plánu nebo programu a před jeho

přijetím nebo předáním do legislativního procesu. Součástí posuzování je vypracování zprávy o životním prostředí („dokumentace SEA“) a konzultace s příslušnými orgány v oblasti životního prostředí a s veřejností.

Tzv. „přeshraniční posouzení“ upravuje čl. *7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí* („směrnice SEA“). V článku figurují jako subjekty práva „členské státy“. Teprve v případě, že se mezi nimi uskuteční konzultace, pak se členské státy dohodnou na způsobu zapojení dalších subjektů – orgánů a občanů sousedních států. V tomto smyslu je třeba vnímat § 37 odst. 4 stavebního zákona. V souladu s § 37 odst. 4 stavebního zákona byl ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí ČR zaslán návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje příslušným orgánům sousedních států včetně nabídnutí konzultací. O konzultace z rakouské strany nebyl projeven zájem. Pro informaci sdělujeme, že jsme neoficiální cestou informovali o zahájení projednání rovněž kontaktní body ESPOO úmluvy.

Pořadí	**105**	Pořadí původní	**P 0965–05**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 105

Česká republika a Rakouska republika se mimo jiné zavázala k přeshraničnímu posuzování vlivů i v ESPOO Protokolu z Mistelbachu, a to již před 11 roky. Jednání o tomto protokolu se účastnili i pracovníci krajského úřadu Jihomoravského kraje a jsou tedy o věci prokazatelně informováni. Závazky z tohoto protokolu nebyly českou stranou naplněny. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 105, Česká republika a Rakouska republika se mimo jiné zavázala k přeshraničnímu posuzování vlivů i v ESPOO Protokolu z Mistelbachu, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Viz vyhodnocení **Připomínky č. 104**.

Pořadí	**106**	Pořadí původní	**P 0965–06**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 106

Podle českého stavebního zákona měla být rakouské straně nabídnuta možnost konzultací prostřednictvím kontaktu z českého ministerstva zahraničních věcí. Doposud není jasné, co české ministerstvo zahraničních věci rakouské straně sdělilo, ale podle výsledku na rakouské straně se lze domnívat, že informace z Prahy nebyly dostatečné a není vyloučeno, že byly zmatečné. Požadujeme nápravu zahrnující plnohodnotné informování rakouské strany a rakouské veřejnosti. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 106, podle českého stavebního zákona měla být rakouské straně nabídnuta možnost konzultací prostřednictvím kontaktu z českého ministerstva zahraničních věcí, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Viz vypořádání **Připomínek č. 102** až **104**.

Pořadí	**107**	Pořadí původní	**P 0965–07**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 107

Je nutné prošetřit, co se udalo na zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 28. 1. 2016. Z pohledu rakouské veřejnosti se toto jednání jeví jako zmatečné. Současně namítáme závažné porušení ESPOO konvence a Aarhuské konvence, neb usnesení Zastupitelstva padlo před projednáním s veřejnosti.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 107, je nutné prošetřit, co se udalo na zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 28.01.2016., **se nevyhovuje**.

Dne 28.01.2016 schválilo Zastupitelstvu Jihomoravského kraje v souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona výběr nejvhodnější varianty řešení rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko v návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, a to variantu „Základní ŘSD" podle návrhu předloženého Krajským úřadem Jihomoravského kraje.

Pořadí	**108**	Pořadí původní	**P 0965–08**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 108

Je nutné objasnit, co se událo na zasedání vlády České republiky dne 6. 10. 2010, kdy na podnět Zastupitelstva Jihomoravského kraje bylo schváleno usnesení vlády 713/2010, které měnilo usnesení vlády č. 735 ze dne 9. června 2008. Z pohledu rakouské veřejnosti se toto jednání jeví jako zmatečné, neb podle prohlášení hejtmana Haška zveřejněného 6. 10. 2010 na WEBu Jihomoravském kraji, hejtman uvedl: *„Vláda dnes schválila návrat k dvoupruhovému obchvatu Břeclavi, R52 přes Mikulov má zelenou. Jako hejtman Jihomoravského kroje vitám dnešní rozhodnutí vlády ČR, kterým bylo revokováno usnesení bývalé Topolánkovy vlády o alternativním dálničním propojeni Brna a Vídně prostřednictvím čtyřpruhového obchvatu Břeclavi s pokračováním do Rakouska. Zelenou tak má jednoznačně státem i krajem dlouhodobé podporovaná trasa rychlostní silnice R52 Brno – Pohořelice – Mikulov..".* Není nám známo, že by vláda České republiky měla právní mandát rozhodovat o trasách hlavních dopravních koridorů v předstihu před dokončením ZÚR JMK. Je tedy nutné objasnit jaký právní význam z hlediska ZÚR JMK mělo toto usnesení vlády a zda nedošlo k nezákonnému zásahu do územního plánování regulovaného výlučně stavebním zákonem.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 108, je nutné objasnit, co se udalo na zasedání vlády České republiky dne 6. 10. 2010, kdy na podnět Zastupitelstva Jihomoravského kraje bylo schváleno usnesení vlády 713/2010, které měnilo usnesení vlády č. 735 ze dne 9. června 2008, **se nevyhovuje**.

KrÚ JMK nepřísluší „objasňovat co se událo na zasedání vlády ČR" a vyjadřovat se k jejímu „právnímu mandátu." Návrh ZÚR JMK zmiňované usnesení vlády akceptuje.

Pořadí	**109**	Pořadí původní	**P 0965–09**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 109

V návaznosti na předchozí námitku uvádíme, že v písemné odpovědi z 25. 10. 2010 na parlamentní interpelaci v rakouském parlamentu ministryně Doris Bures uvedla *„Nach neuesten Informationen hat die Tschechische Regierung in der Sitzung am 6.10,20i 0 die Trassenführung der Autobahnverbindung von Briinn nach Wien uber Mikulov (D52) beschlossen* ...". Požadujeme objasnit jakou informaci a kdo z české strany, a to včetně českého velvyslance ve Vídni, poskytl rakouské vládě, že ministryně Bureš se takto veřejně v parlamentu mohla odvolávat na informaci, které nám není známa. Je tedy nutné objasnit jaký právní význam z hlediska ZÚR JMK mělo usnesení vlády z 6. 10. 2010 a zda nedošlo k nezákonnému zásahu do územního plánování regulovaného výlučně stavebním zákonem.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 109, požadujeme objasnit jakou informaci a kdo z české strany, a to včetně českého velvyslance ve Vídni, poskytl rakouské vládě, že ministryně Bureš se takto veřejně v parlamentu mohla odvolávat na informaci, která nám není známa, **se nevyhovuje**.

K odpovědi není příslušný Jihomoravský kraj. Návrh ZÚR JMK zmiňované usnesení vlády akceptuje.

Pořadí	**110**	Pořadí původní	**P 0965–10**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 110

Česká republika i Rakousko (a také Evropská unie jako celek) ratifikovali Aarhuskou konvenci, která je už řadu let v právní moci. Tato konvence zavazuje Českou republiku i Rakousko jako její signatáře, aby zveřejňovali informace o územním plánování veřejnosti. Toto se nestalo. Požadujeme nápravu zahrnující plnohodnotné informování rakouské strany a rakouské veřejnosti. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 110, Česká republika i Rakousko (a také Evropská unie jako celek) ratifikovali Aarhuskou konvenci, která je už řadu let v právní moci, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Viz vypořádání **Připomínek č. 102** až **104**. Aarhuskou konvenci implementuje každý stát do svého právního řádu tj. v našem případě do stavebního zákona.

Pořadí	**111**	Pořadí původní	**P 0965–11**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 111

Česká republika je si vědoma, že hlavní koridory dopravy mají přes hraniční dopady a proto také před lety informovala oficiálně rakouskou stranu o zajištění účasti českých občanů a úřadů na projednávání EIA pro dálnici A5. Toto projednání ani 8 letech nebylo ukončeno a existuje zde mnoho námitek ze stran rakouské i české veřejnosti. Znamená to, že cely koridor A5–D52 musí být přeshraničně projednán. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 111, Česká republika je si vědoma, že hlavní koridory dopravy mají přes hraniční dopady a proto

také před lety informovala oficiálně rakouskou stranu o zajištění účasti českých občanů a úřadů na projednávání EIA pro dálnici A5, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Projednávání EIA dokumentace pro rychlostní silnici R52 je v kompetenci ministerstva životního prostředí. Jedná se o proces vedený mimo pořizování ZÚR. K přeshraničnímu projednání SEA jsme se již vyjádřili u vyhodnocení **Připomínek č. 103 a 104**.

Pořadí	**112**	Pořadí původní	**P 0965–12**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 112

Česká republika nejprve oznámila projednávání EIA k rychlostní silnici D52, ale poté co bylo z rakouské strany podána řada závažných námitek, proces EIA nebyl na rozdíl od procesu EIA pro navazující rakouskou dálnici A5 z české strany formalizován jako přeshraniční proces EIA podle zákona a podle ESPOO konvence. Toto potvrdila i Ing. Honová z Ministerstva pro místní rozvoj z Prahy na veřejném projednáváni posouzení EIA v Mikulově, kdy přítomnému zástupci rakouské veřejnosti odňala slovo a sdělila mu, že projednání není vedeno jako přeshraniční. Posouzení El A pro D52 je tedy protiprávní. V dané věci opakovaně intervenoval v roce 2005 na Ministerstvu životního prostředí v Praze i rakouský velvyslanec Dr. Peter Hancvencl, a to jak osobně, lak i písemně s předáním Aide Memoire. V bodě 1 tohoto Aidě Memoire velvyslanec upozornil českou stranu, že Rakousko vždy vycházelo z toho, že s ohledem na záměr rychlostní silnice D52 z Pohořelic do Mikulova (státní hranice u Drasenhofenu) bude provedeno přeshraniční řízení podle ESPOO konvence a podle článku 7 evropské směrnice o posuzování vlivů na životní prostředí a že Rakousko a jeho veřejnost se na něm budou podílet. Tuto stížnost podal rakouský velvyslanec na Ministerstvo životního prostředí 7. 6. 2005, tj. po vydání protiprávního stanoviska EIA k D52, Nelze tedy nijak konstruovat, že rakouská strana souhlasila s procesem EIA k D52 a že tento proběhl řádně. V bodě 2 Aidě Memoire velvyslanec zdůraznil, že účast rakouské veřejnosti není ukončena postupem české strany v dané věci. Posouzení vedení komunikace D52 ledy nebylo řádně ukončeno a jelikož se o koridoru 1)52 rozhoduje nikoliv ve stanovisku E1A, ale v ZÚR. je nutné rakouské veřejnosti dál plnohodnotnou možnost zapojit se do procesu SE A K ZÚR. To se nestalo. Požadujeme nápravu zahrnující plnohodnotné informování rakouské strany a rakouské veřejnosti. Požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SFA k ZÚR.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 112, Česká republika nejprve oznámila projednávání EIA k rychlostní silnici D52, ale poté co bylo z rakouské strany podána řada závažných námitek, proces EIA nebyl na rozdíl od procesu EIA pro navazující rakouskou dálnici A5 z české strany formalizován jako přeshraniční proces EIA podle zákona a podle ESPOO konvence, požadujeme opakovat projednávání ZÚR se zajištěním plnohodnotného přeshraničního projednávání SEA k ZÚR, **se nevyhovuje**.

Projednávání EIA dokumentace pro rychlostní silnici R 52 je v kompetenci ministerstva životního prostředí. Jedná se o proces vedený mimo pořizování ZÚR. K přeshraničnímu projednání SEA jsme se již vyjádřili u **Připomínek č. 103 a 104**.

Pořadí	**113**	Pořadí původní	**P 0965–13**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 113

Projednávání variantních koridorů pro spojení Brna a Vídně nebylo provedeno řádně. Je nutné posoudit přeshraničně celé koridory, a to i z hlediska spojení Rakouska (Vídně) a Polska (Katowic). Posouzení provedené

na rakouské straně. tzv. Argumentarium A5 vycházelo z neúplných, popř. i nepravdivých informací o situaci na české straně, jako např. že trasa okolo Břeclavi není průchodná pro čtyřpruhovou komunikaci a do porovnání významu v Evropském kontextu spojení Vídeň – Katowice (prioritní evropský koridore. 25 pro transevropskou silniční síť TEN–T z závazného rozhodnutí evropského parlamentu a rady č. 884/2004/ES z 29. 4. 2004) nebyla vůbec zahrnuta trasa rychlostní silnice D55, V období od dokončení studie Argumentarium A5 byla na české straně Ministerstvem dopravy objednána dopravní expertní studie, která potvrdila nepravdivost tvrzení o neprůchodnosti území jižně od Břeclavi pro čtyřpruhovou komunikaci. Byla též zpracována porovnávající studie koridorů Brno – Vídeň v trasách okolo Břeclavi a okolo Mikulova {Mgr. Volf, 2007) a tento expertní posudek potvrdil, že trasa okolo Břeclavi je výhodnější z hlediska NATURA2000, Požaduje se tedy vzít plně v úvahu studii Mgr. Volfa z roku 2007 pro účely pořízení ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 113, projednávání variantních koridorů pro spojení Brna a Vídně nebylo provedeno řádně, požaduje se tedy vzít plně v úvahu studii Mgr. Volfa z roku 2007 pro účely pořízení ZÚR JMK, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje k územnímu plánování v České republice tj. k PÚR ČR, jejímž pořizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj. Zásady se nemohou odchýlit od řešení závazně stanoveného PÚR ČR (§ 31 odst. 4 stavebního zákona). Dokládá to i ustanovení § 39 odst. 3 stavebního zákona, ve kterém je výslovně uvedeno, že ke stanoviskům, námitkám a připomínkám ve věcech, o kterých bylo rozhodnuto při schválení PÚR, se nepřihlíží.

Pořadí	**114**	Pořadí původní	**P 0965–14**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 114

Požadujeme písemně objasnit proč jihomoravská strana při pořizování ZÚR JMK ignoruje závazný dokument, Politiku územního rozvoje (PÚR) schválený Českou vládou v červenci 2009. kde je jednoznačné uvedeno, že čtyřpruhová silnice D55 jako součást Transevropské sítě TEN–T má být vedena v trase Olomouc–Přerov a dále Napa jed la–Uherské Hradiště–Hodonín–Břeclav–hranice ČR (– Wien), tedy i jako čtyřpruhový obchvat Břeclavi napojený na směr na Vídeň. Současně napadáme tzv. Aktualizaci Politiky územního rozvoje z roku 201 5, která zcela účelově vypustila úsek D55 „Břeclav–hranice ČR (– Wien)“.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 114, požadujeme písemně objasnit proč jihomoravská strana při pořizování ZÚR JMK ignoruje závazný dokument, Politiku územního rozvoje (PÚR) schválený Českou vládou v červenci 2009, současně napadáme tzv. Aktualizaci Politiky územního rozvoje z roku 201 5, která zcela účelově vypustila úsek D55 „Břeclav–hranice ČR (– Wien)“, **se nevyhovuje**.

K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Pořadí	**115**	Pořadí původní	**P 0965–15**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 115

Opakovaně je prezentováno, že rakouská strana nikdy neuvažovala o silničním napojení Rakouska a České republiky v prostoru Reintal–Břeclav. Požadujeme písemné objasnit, proč v době finanční krize Česká republika

v územním plánování zcela ignoruje v rakouském tisku zveřejněné vyjádření z roku 2008 od bývalého rakouského ministra dopravy a dnešního rakouského kancléře, který uvedl: „Z)/V *Variante Reintal ist also durchaus eineernstzunehmende, zumal der Anschluss ZÚR Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne grose Kosten bewerkstelligbar wáre. ... Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzuhergangen abschwenken konnten“,* tj.“ *Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážné, neboť napojení na dálnici Praha –Bratislavo by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladu. ... Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen. neboť odtud bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody „*.
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 115**, požadujeme písemné objasnit, proč v době finanční krize Česká republika v územním plánování zcela ignoruje v rakouském tisku zveřejněné vyjádření z roku 2008 od bývalého rakouského ministra dopravy a dnešního rakouského kancléře, **se nevyhovuje**. Připomínka směřuje k územnímu plánování v České republice tj. k PÚR ČR, jejímž pořizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj. K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*). Informace z rakouského tisku z roku 2008 nejsou relevantní podklad pro pořizování dokumentací v ČR.

Pořadí	**116**	Pořadí původní	**P 0965–16**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			
Připomínka č. 116 Požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice Jihomoravským krajem navrhováno zavlékat dálkovou dopravu z oblasti Vídně do oblasti Katowicka po o desítky kilometrů delší trase přes dopravné přetíženou brněnskou aglomeraci místo po prakticky přímé trase s využitím D55 jako obchvatu Břeclavi.			
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 116**, požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice Jihomoravským krajem navrhováno zavlékat dálkovou dopravu z oblasti Vídně do oblasti Katowicka po o desítky kilometrů delší trase přes dopravné přetíženou brněnskou aglomeraci místo po prakticky přímé trase s využitím D55 jako obchvatu Břeclavi, **se nevyhovuje**. Viz vyhodnocení **Připomínky č. 113**.			

Pořadí	**117**	Pořadí původní	**P 0965–17**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			
Připomínka č. 117 Požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice Jihomoravským krajem navrhováno zavlékat dálkovou dopravu z oblasti Vídně do oblasti Prahy po o desítky kilometru delší trase přes dopravně přetíženou brněnskou aglomeraci místo po prakticky přímé trase s využitím v PÚR schválené kapacitní komunikaci S8 jako obchvatu Znojma.			
Vyhodnocení připomínky			

Připomínce, požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice Jihomoravským krajem navrhováno zavlékat dálkovou dopravu z oblasti Vídně do oblasti Prahy po o desítky kilometru delší trase přes dopravně přetíženou brněnskou aglomeraci místo po prakticky přímé trase s využitím v PÚR schválené kapacitní komunikaci S8 jako obchvatu Znojma, **se nevyhovuje**.

Viz vyhodnocení **Připomínky č. 113**. K údajnému zavlékání dálkové dopravy z oblasti Vídně do oblasti Prahy přes brněnskou aglomeraci místo v PÚR schválené kapacitní komunikace S8 uvádíme, že návrh ZÚR JMK v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR rovněž zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 vymezením koridoru přeložky silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko. Pro dopravu z Vídně do Prahy bude možné využít i tento navrhovaný koridor.

Pořadí	**118**	Pořadí původní	**P 0965–18**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 118

Požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice prosazována trasa D52–A5 v úseku Walterskirchen – Drasenhofen/Mikulov – Pohořelice, když na obou stranách hranice existují oficiální studie dokládající ekonomickou nevýhodnost takovéhoto záměru. Územní plánováni musí brát v úvahu i ekonomické souvislosti a lze odkázat i na v rakouském tisku zveřejněné vyjádření z roku 2008 od bývalého rakouského ministra dopravy a dnešního rakouského kancléře, který uvedl: „Die *Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss ZÚR Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne grose Kosten bewerkstelligbar ware. … Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergangen abschwenken konnten,* tj.“ *Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojeni na dálnici Praha – Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nakladli. … Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen. neboť odtud bychom mohli si to namířil na oba hraniční přechody „,* které jasně dokládá, že rakouská vláda je si vědoma úspor, které je možno docílit při napojení Rakouska a České republiky v prostoru Reintal/Břeclav.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 118, požadujeme, aby bylo písemně objasněno, proč je v územním plánování v České republice prosazována trasa D52–A5 v úseku Walterskirchen – Drasenhofen/Mikulov – Pohořelice, když na obou stranách hranice existují oficiální studie dokládající ekonomickou nevýhodnost takovéhoto záměru, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje k územnímu plánování v České republice tj. k PÚR ČR, jejímž pořizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj. O trase R 52 v úseku Pohořelice – Mikulov – státní hranice bylo rozhodnuto v PÚR ČR 2008. Viz vyhodnocení **Připomínky č. 113**.

Pořadí	**119**	Pořadí původní	**P 0965–19**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 119

Požadujeme doložit jak územní plánování a pořizování ZÚR JMK ovlivnila v České republice neratifikovaná dohoda o napojení A5 a D52 v prostoru Drasenhofen – Mikulov, když je známo, že pokud mezinárodní dohoda není ratifikovaná českým parlamentem, podle Ústavy ČR nemá taková dohoda přednost před českými zákony.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 119, požadujeme doložit jak územní plánování a pořizování ZÚR JMK ovlivnila v České republice

neratifikovaná dohoda o napojení A5 a D52 v prostoru Drasenhofen – Mikulov, když je známo, že pokud mezinárodní dohoda není ratifikovaná českým parlamentem, podle Ústavy ČR nemá taková dohoda přednost před českými zákony, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje k územnímu plánování v České republice tj. k PÚR ČR jejímž pořizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj. Viz vyhodnocení **Připomínky č. 113**.

Ratifikací mezinárodní dohody se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 v článku [253] cit.: „*Navrhovatelé mají pravdu v tom, že dohoda uzavřená dne 23. 1. 2009 mezi Českou republikou a Rakouskou republikou má charakter mezivládní dohody a nepodléhá ratifikaci Parlamentem (čl. 49 Ústavy a contrario). Tuto dohodu tak nelze podřadit pod čl. 10 Ústavy, neboť ten se vztahuje toliko na mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas. Soud ovšem nespatřuje žádný důvod, proč by obsah uvedené mezivládní dohody měl být v rozporu s vnitrostátním právním řádem. Ba naopak, soud v předchozích částech rozsudku uvedl, že v průběhu projednávání a posuzování návrhu ZÚR nebylo zjištěno, že by vymezením koridoru rychlostní silnice R52 v ZÚR došlo k porušení právních předpisů. Lze dodat, že koridor rychlostní silnice R52 nebyl zapracován do návrhu ZÚR přímo na základě mezivládní dohody, tedy z důvodu, že se jedná o mezinárodní závazek České republiky, nýbrž proto, že to uložila PÚR 2008, jejíž je tento koridor součástí.*“

Pořadí	**120**	Pořadí původní	**P 0884–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 120

<u>Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor</u>

Je nepřípustné zavlékal do oblasti Pasohlávek dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Transevropského Baltsko–adriatického koridoru.

<u>Pasohlávky je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy</u>

S nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti Pasohlávek by vedlo k významnému obtěžování občanů, a to zejména v nočních hodinách

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 120, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor, Pasohlávky je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy, **se nevyhovuje**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12. 2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících*

spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Pasohlávek se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

K obavám z hlučnosti dopravy z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K připomínce hlučnosti v předmětné oblasti uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže jako významného determinantu vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**121**	Pořadí původní	**P 0884–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 121

<u>Umístění transevropského Baltsko–adriatického koridoru v přímém kontaktu s rekreační zónou Pasohlávky povede k významnému snížení cen nemovitostí a muže byt i čínskými i jinými investory vnímáno jako podvod, pokud nebudou včas varováni</u>

Umístěni transevropské dálnice v kontaktu s rekreační zónou s miliardovými investicemi je nejen zcela absurdní, ale je i v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 121, umístění transevropského Baltsko–adriatického koridoru v přímém kontaktu s rekreační zónou Pasohlávky povede k významnému snížení cen nemovitostí a muže byt i čínskými i jinými investory vnímáno jako podvod, pokud nebudou včas varováni, **se nevyhovuje**.

Konstatování o umístění transevropské dálnice v kontaktu s rekreační zónou s miliardovými investicemi je nejen zcela absurdní, ale je i v rozporu s cíli a úkoly územního plánování není nijak odůvodněno. Z pouhého konstatování uvedeného v připomínce nevyplývá rozpor s cíli a úkoly územního plánování.

Již deset let vede Transevropský Baltsko–adriatický koridor po stávající D52 a I/52. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Ustavení koridoru v roce 2006 nepřineslo žádné skokové navýšení dopravy a nedošlo ani ke snížení cen nemovitostí.

K připomínce turistické atraktivity regionu uvádíme, že v případě výstavby dálnice lze očekávat lepší dopravní dostupnost dotčeného území a tím i nárůst návštěvníků turisticky atraktivního regionu.

Dálnice D52 v relaci (Brno –) Mikulov – hranice ČR / Rakousko v jednom koridoru efektivně zajistí přenos jak dálkových vztahů, tak zdrojových a cílových vztahů v návaznosti na osídlení a rekreační aktivity v rozvojové ose N–OS2 Vídeňská.

Navrhovaný koridor dálnice D52 naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „…vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury…“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů.

V územním plánu obce Pasohlávky je v rámci řešení rekreačních ploch předpokládáno napojení na budoucí dálnici D52.

Pořadí	**122**	Pořadí původní	**P 0779–01**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 122

Námitky a připomínky k Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, k Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURU) dle § 39, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (stavební zákon)

Podle Rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 9.2.2016 63 A 6/2015 strana 5... 11 se nachází rodinný domek na adrese Znojmo xxxxxxx xxxx/xx parcel. č. xxxx v katastrálním území Znojmo město, dále zahrada patřící k domu na parcele xxxx , dále pozemky p. č. xxxx, xxxx/x, xxxx/x, xxxx/xx , vše v katastrálním území Znojmo město, v oblasti s nadlimitní zátěží polétavým prachem a dalšími exhalacemi.

U parcel č. xxxx/x a xxxx/x dojde po dokončení vozovky DS08 ke zvýšení salinity půdy vlivem posypu vozovky v zimních měsících směsí písku a chloridu sodného. Výše uvedené nemovitosti jsou ve vlastnictví PhDr. xxxxxxxx xxxxxx.

Namítám předpokládané navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi, za což budu požadovat kompenzaci a odškodnění.

V případě, že po realizaci silnice DS08 dojde k navýšení zátěže uvedených realit polétavým prachem, chloridem sodným a dalšími exhalacemi, budu požadovat finanční odškodnění za zhoršení životního prostředí a to třeba i soudní cestou. Za případnou neprodejnost pozemku i domu nebo prokazatelné snížení ceny budu kompenzaci požadovat rovněž a to třeba i soudní cestou.

CITACE z Odůvodnění (k bodům 88 – 92) Silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo (DS07) Silnice I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická –I/53) (DS08) Silnice I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS09) Silnice I/38 je součástí dálkového spojení Česká Lípa – Mladá Boleslav – Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko, součást jedné z páteřních silnic Znojemska, zajišťujících mezikrajské vztahy jihozápadní části kraje s krajem Vysočina s vazbou na krajské město Jihlavu a dále návaznost na dálnici Dl (MÚK Jihlava). V přeshraničních dálkových vztazích je silnice součástí mezinárodního tahu E59 s přímou návazností na Rakousko ve směru na Vídeň. V dokumentu „Strategie rozvoje Dolního Rakouska“ je tento tah jednou ze dvou hlavních rozvojových os směřujících od Vídně na území Jihomoravského kraje a dále na území kraje Vysočina. V politice územního rozvoje je silnice I/38 vymezena jako koridor kapacitní silnice S8 Havlíčkův Brod – Jihlava –

Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien). Navazující úsek na rakouské straně je postupně přebudováván jako třípruhová silnice S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na dálnici A22 do Vídně. Přestavba silnice na normové parametry je dlouhodobě sledována ŘSD. Pro úsek Jihlava – Znojmo byla v roce 1996 zpracována vyhledávací studie (HBH Projekt, s. r. o.), následně v r. 2003 pak technická studie. Prioritou přestavby, projektové a realizační přípravy je ***obchvat Znojma,*** jehož dílčí úsek je realizován, dílčí úsek má vydána pravomocná stavební povolení. Zbývající úseky jsou předmětem probíhající projektové přípravy a jsou vymezeny v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (DS08, DS09). Úsek Znojmo (I/53) – hranice ČR / Rakousko byl aktuálně prověřován technickou studií, která byla podkladem pro vymezení koridoru DS09 I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko v ZÚR JMK.

NÁMITKA.

Obchvat Znojma I/38 Kuchařovická (DS08) je projektován v oblasti s **NADLIMITNÍ EMISNÍ ZÁTĚŽÍ. Viz Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9.2.2016 63 A 6/2016. strana 5 až 11. Tedy stavba silnice v této oblasti je v rozporu se Zákonem 258/2000Sb. § 2 odst. 2.**

Strana 156 Odůvodnění Citace

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I/53 pro homogenizaci silnice navrženou ve stopě stávající silnice I/38 s dílčím rozšířením v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, V **převažujícím rozsahu s mimoúrovňovými křižovatkami pro obsluhu přilehlého území (MÚK Znojmo, Východ na Obchvatu Znojma,** Dyje, Oleksovice, Mackovice, Miroslav, Suchohrdly u Miroslavi, Trnové Pole a Pohořelice, západ), v koncových úsecích s napojením na přeložku silnice I/38 s východním obchvatem Znojma (MÚK Znojmo, východ) a na dálnici D52 (MÚK Pohořelice, jih). Koridor je vymezen ve dvou samostatných částech v proměnlivé šířce s ohledem na rozsah potřebné homogenizace a stupeň projektové dokumentace: úsek Znojmo – Lechovice, západ a Oleksovice – Miroslav v základní šířce 150 m, úsek Miroslav – Pohořelice 300 m, mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Miroslav, Branišovice, Pohořelice, Bantice, Dobšice, Dyje, Lechovice, Mackovice, Oleksovice s možným zúžením na min. šířku 100 m. Takto vymezený koridor zajišťuje.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 122, namítám předpokládané navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi, za což budu požadovat kompenzaci a odškodnění. Obchvat Znojma 1/38 Kuchařovická (DS08) je projektován v oblasti s nadlimitní emisní zátěží. Viz Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 9.2.2016 63 A 6/2016. strana 5 až 11, tedy stavba silnice v této oblasti je v rozporu se Zákonem 258/2000Sb. § 2 odst. 2, **se nevyhovuje**.

Krajský soud se v podatelem uváděném rozsudku č. 63 A6/2015 ze dne 09.02.2016 řešením území s překračovanými veřejnoprávními limity imisního znečištění ovzduší a nejvyššími přípustnými hodnotami hluku zabýval v článcích [172] a [173] cit: „…. *pokud je územní plán brán jako koncepční plánovací nástroj, není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace územního plánu s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. Navíc vymezení plochy či koridoru nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Samo vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinak řečeno, vymezení koridorů a ploch v územním plánu se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.*

[173] Uvedené samozřejmě neznamená, že by územní plán měl zcela abstrahovat od překračování imisních limitů znečištění ovzduší či nejvyšších přípustných hodnot hluku na území konkrétní obce. Tato problematika by měla být v prvé řadě zachycena a popsána v územně plánovacích podkladech, z nichž územní plán vychází.“

Ochrana přípustné míry znečištění životního prostředí ve vztahu k ovzduší a hluku se na úrovni územního plánu odehrává prostřednictví stanovisek dotčených orgánů a prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i znečištění ovzduší) je v ZÚR JMK obsaženo v dokumentaci SEA. Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost záměru z hlediska vlivů na životní

prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů". Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK do Požadavků na uspořádání a využití území a Úkolů pro územní plánování (str. 46 textové části I. návrh ZÚR JMK).

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí. Výsledky imisního monitoringu jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

K podatelem předpokládanému výraznému navýšení nadlimitního zatížení polétavým prachem i dalšími exhalacemi uvádíme, že se projektant posouzením záměru obchvatu Znojmo na lidské zdraví zabýval s výsledkem možnosti vymezení záměru v ZÚR JMK.

Dotčení nemovitosti bude posuzováno v navazujících řízeních na ZÚR, zejména v územním řízení. Případné kompenzace budou věcí jednání s investorem stavby.

Pořadí	**123**	Pořadí původní	**P 0779–03**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 123

NÁMITKA– Podle nařízení musí být mimoúrovňové křižovatky MINIMÁLNĚ 5 km vzdálené Mezi mimoúrovňovými křižovatkami na Suchordelské u kapličky, v Dobšicích – ul. Brněnská na parcele 768/2 v katastr. území Dobšice u Znojma, křižovatku Dyjská nad železničním viaduktem a na Unanovské u znojemské nemocnice a Přímětic je ***vzdálenosti podstatně nižší,*** (poslední jmenovaná křižovatka v Návrhu ZÚR není, neboť, údajně, má platné stavební povolení.)

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 123, podle nařízení musí být mimoúrovňové křižovatky MINIMÁLNĚ 5 km vzdálené mezi mimoúrovňovými křižovatkami na Suchordelské u kapličky, v Dobšicích – ul. Brněnská na parcele 768/2 v katastr. Území Dobšice u Znojma, křižovatku Dyjská nad železničním viaduktem a na Unanovské u znojemské nemocnice a Přímětic je ***vzdálenosti podstatně nižší,*** (poslední jmenovaná křižovatka v Návrhu ZÚR není, neboť, údajně, má platné stavební povolení), **se nevyhovuje**.

Z připomínky není zřejmé, jaké nařízení má podatel na mysli. Koridor pro záměr silnice I/38 je v ZÚR JMK vymezen na základě předaných podkladů Ministerstvem dopravy, v němž jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky podle potřeb vstupů do území z obchvatu Znojma. V ZÚR JMK je vymezen koridor, který bude následně upřesněn v územním plánu v podrobnosti jemu odpovídající. K nevymezení části obchvatu Znojma uvádíme, že záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány a povoleny, případně postaveny.

Pořadí	**124**	Pořadí původní	**P 0779–04**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 124

NÁMITKA: Bez citace

Podle nařízení se musí v projektu vyskytovat několik variant sinice S 8 (I/38 obchvat – DS08) (minimálně dvě varianty) Při schvalování se vybere výhodnější varianta. Tuto podmínku Návrh ZÚR nesplňuje.

Strana 117 odůvodnění Citace:

Kapacitní silnice R55 navazuje na koridor vymezený v ZÚR Zlínského kraje, v úseku Moravský Písek – Rohatec vede v souběhu s koridorovou tratí TEN–T. V úseku Rohatec –dálnice D2 sleduje vedení stávající silnice I/55, která byla realizovaná jako poloviční profil budoucí R55. Kategorie rychlostní silnice je ukončena napojením na dálnici D2 v MÚK Břeclav. Obchvat Břeclavi je řešen jako dvoupruhová silnice I. třídy (I/55). Obdobně jako u koncepčních scénářů A a B se u scénáře C dále předpokládá zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice a realizace městského komunikačního systému Brna v podobě dokončení VMO (1/42) a Bratislavské radiály (1/41). Silnice I/53 je homogenizovaná dle připravované projektové dokumentace, **obchvat Znojma na silnici I/38 je ponechán v poloze již realizovaného dílčího úseku a navrhovaných navazujících úseků, u kterých probíhá projektová příprava.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 124, podle nařízení se musí v projektu vyskytovat několik variant sinice S 8 (I/38 obchvat – DS08) (minimálně dvě varianty) při schvalování se vybere výhodnější varianta, tuto podmínku Návrh ZÚR nesplňuje, **se nevyhovuje**.

Z připomínky není zřejmé, jaké nařízení má podatel na mysli. K údajné povinnosti posuzování minimálně dvou variant uvádíme, že otázkou povinnosti posuzovat varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: *„…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.*

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…“

Požadavek na variantní řešení obchvatu Znojma v návrhu ZÚR JMK není v zadání ZÚR JMK obsažen vzhledem k tomu, že v rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů takový požadavek vznesen.

Pořadí	**125**	Pořadí původní	**P 0779–05**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 125

NÁMITKA: **Ke dni podání námitek ZÚR neexistují, Uzemní plán pro koridor Obchvat Znojma byl zrušen Krajským soudem v Brně dne 9.2.2016, Územní rozhodnutí na stavbu Obchvat stavba 1 je v odvolacím řízení a vzhledem k existenci Rozsudku Krajského soudu v Brně 63 A 6/2015 bude zrušeno také. Realizace projektové přípravy na liniovou stavbu, pro kterou neexistuje územně plánovací dokumentace, je plýtvání veřejnými finančními**

prostředky. Jak mohou zadavatelé projektové dokumentace vědět, že při řízení bude vybrána výše citovaná varianta? Na základě jakých podkladů se dělá projektová dokumentace, když ZÚR neexistují, UP koridor obchvat byl zrušen Krajským soudem a ÚR je v odvolacím řízení a bude zrušeno také ??? Nebo se s jinou variantou řešení vůbec nepočítá ???

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 125, ke dni podání námitek ZÚR neexistují, Uzemní plán pro koridor Obchvat Znojma byl zrušen Krajským soudem v Brně dne 9.2.2016, Územní rozhodnutí na stavbu Obchvat stavba 1 je v odvolacím řízení a vzhledem k existenci Rozsudku Krajského soudu v Brně 63 A 6/2015 bude zrušeno také. Realizace projektové přípravy na liniovou stavbu, pro kterou neexistuje územně plánovací dokumentace, je plýtvání veřejnými finančními prostředky. Jak mohou zadavatelé projektové dokumentace vědět, že při řízení bude vybrána výše citovaná varianta? Na základě jakých podkladů se dělá projektová dokumentace, když ZÚR neexistují, UP koridor obchvat byl zrušen Krajským soudem a ÚR je v odvolacím řízení a bude zrušeno také ??? Nebo se s jinou variantou řešení vůbec nepočítá ???, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje do větší podrobnosti, než mohou řešit ZÚR, a to k projektové přípravě stavby, která je v gesci ministerstva dopravy.

K otázce zda se nepočítá s jinou variantou řešení, jsme se z hlediska ZÚR u **Připomínky č. 124.**

Pořadí	**126**	Pořadí původní	**P 0779–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 126

Námitka a připomínka: Dne 8.6.2016 na veřejném projednávání Návrhu ZÚR ve Znojmě tvrdili projektantka Ing. Marie Wichsová a Ing Peter Marec z Ministerstva dopravy, že se druhou variantou DS08 zabývali, ale zjistili, že je nevýhodná, proto v návrhu ZÚR není. Toto tvrzení je nesprávné. Mohli a měli do Návrhu ZÚR zakreslit obě (nebo více) varianty a teprve PŘI SCHVALOVÁNÍ ZÚR jednu vybrat. **Takže při schvalování nebude z čeho vybírat.**

Na *námitku* překračování norem znečištění již v současné době v trase DS08 , reagovali úředníci tvrzením, že se jedná o lokální a příležitostné překračování norem. **Takové zlehčování stávající situace je zcela nepřípustné !! Míra znečištění je zcela konkrétní tabulková hodnota naměřená v Kuchařovicích a ve Znojmě.** Tyto tabulky jsou listinné důkazy spisu 63 A 6/2015 u Krajského soudu v Brně a jsou citovány v Rozsudku na str. 5 až 11.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 126, dne 8.6.2016 na veřejném projednávání Návrhu ZÚR ve Znojmě tvrdili projektantka Ing. Marie Wichsová a Ing Peter Marec z Ministerstva dopravy, že se druhou variantou DS08 zabývali, ale zjistili, že je nevýhodná, proto v návrhu ZÚR není. Toto tvrzení je nesprávné. Mohli a měli do Návrhu ZÚR zakreslit obě (nebo více) varianty a teprve při schvalování ZÚR jednu vybrat, takže při schvalování nebude z čeho vybírat, na námitku překračování norem znečištění již v současné době v trase DS08 , reagovali úředníci tvrzením, že se jedná o lokální a příležitostné překračování norem. Takové zlehčování stávající situace je zcela nepřípustné, míra znečištění je zcela konkrétní tabulková hodnota naměřená v Kuchařovicích a ve Znojmě, **se nevyhovuje**.

K povinnosti posuzování variant záměrů jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 124.**

K připomínce týkající se překračování norem znečištění ovzduší a k naměřeným tabulkovým hodnotám uvádíme, že v žádném případě není v ZÚR JMK stávající míra znečištění ovzduší zlehčována.

Jak jsme již uvedli v kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Kuchařovicích a ve Znojmě. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel. Významnost vlivu na ovzduší je u záměru obchvat Znojma hodnocen jako +1/+2 potenciálně mírně pozitivní vliv až

potenciálně významný pozitivní vliv.

K překročení zákonných limitů Znojma i okolí uvádíme, že na stanici Znojmo došlo k překročení imisního limitu naposledy v roce 2011, od roku 2012 jsou hodnoty podlimitní. Rovněž na stanici Kuchařovice jsou koncentrace dlouhodobě pod úrovní imisních limitů. Území, v němž je vymezen koridor pro obchvat Znojma, se nachází (vzdálenostně i charakterově) zhruba uprostřed mezi těmito stanicemi. Pro posouzení imisní situace v dotčeném území lze pak nejvhodněji využít tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, kterou provádí a zpracovává Český hydrometeorologický ústav na základě výsledků měření, jejímž výsledkem je rozložení imisní zátěže v území v síti čtverců 1x1 km. Posuzuje se vždy buď aktuální rok, nebo 5letý průměr, posledním prezentovaným rokem je rok 2014. V obou případech, tzn. jak za rok 2014, tak i v 5letém průměru 2010 – 2014, jsou všechny imisní limity v celém koridoru obchvatu splněny.

Dodáváme, že k opakovanému překračování limitů ve Znojmě nedochází. Naposledy k němu došlo právě v citovaném roce 2011 (tato skutečnost je v hodnocení obchvatu zohledněna viz příloha č. 2 dokumentace SEA), od roku 2012 jsou hodnoty podlimitní. Rovněž podle vymezení nadlimitních oblastí dle ČHMÚ se zde území s překročením limitů nenachází.

Stanice Znojmo je umístěna poblíž průtahu přes město Znojmo, odkud právě nový obchvat odvede dopravu. Zvýšená zátěž na této stanici je tedy argumentem pro realizaci obchvatu, nikoli proti němu.

Hodnoty naměřené na této stanici jsou nerelevantní pro charakterizaci imisní situace v prostoru plánovaného obchvatu, neboť se jedná o zcela jiný typ území. K tomu by byla vhodnější stanice Kuchařovice, kde jsou hodnoty dlouhodobě podlimitní, nebo případně průměr obou stanic. Mnohem vhodnější je však použití map ČHMÚ, které prostorově „rozkládají“ hodnoty naměřené na stanicích do celého území ve čtvercové síti 1x1 km. Z údajů mapování ČHMÚ pak rovněž vyplývá, že imisní limit je v daném území splněn.

Pořadí	**127**	Pořadí původní	**P 0788–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 127

V návrhu ZÚR je nesprávně vymezena územní rezerva pro rychlostní komunikaci R43 přes Brno a okolo obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Kuřim a Moravské Knínice.

Územní rezervy je možné vymezovat pouze odůvodněně a současně musí být splněna podmínka, že územní rezerva musí být použitelná pro deklarovaný účel, což územní rezervou R43 přes Brno a okolo obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Kuřim a Moravské Knínice v žádném případě není. Uvedená trasa rychlostní komunikace R43 je nerealizovatelná, neboť její napojení na D1 uvažované v jedné z prezentovaných alternativ by muselo být v MČ Bosonohy, kde ovšem není možné stavbu mimoúrovňové křižovatky R43 a D1 realizovat, protože v této oblasti jsou již nyní dlouhodobě a významně překračovány zákonné emisní limity. Podle zákona o ovzduší nelze v území umístit novou komunikaci, pokud by nebylo prokázáno, že se v dané oblasti nezhorší znečištění ovzduší nad zákonný limit. Je nepochybné, že nejen samotná mimoúrovňová křižovatka R43 a D1, ale i samotná R43, která by do této oblasti přiváděla další dopravu, by znečištění ovzduší této oblasti dále zhoršila.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 127, V návrhu ZÚR je nesprávně vymezena územní rezerva pro rychlostní komunikaci R43 přes Brno a okolo obcí Rozdrojovice, Jinačovice, Kuřim a Moravské Knínice, **se nevyhovuje**.

Připomínka nespecifikuje, která územní rezerva (úsek, varianta) pro rychlostní komunikaci R43 (dle současné právní úpravy dálnici D43) má být „nesprávně vymezena“. Vyjmenované obce jsou společně dotčeny vymezením územní rezervy v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká“, kromě toho obec Moravské Knínice a město Kuřim také ve variantě „Bítýšské“ i „Optimalizované MŽP“. Kuřimí dále začíná navazující úsek Kuřim – Lysice, rovněž vymezený formou územních rezerv.

Vzhledem k dalšímu textu a kontextu s MČ Bosonohy dovozujeme, že předmětem připomínky je územní

rezerva v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká“. V otázce správnosti a odůvodněnosti vymezení této územní rezervy proto odkazujeme na vyhodnocení **Připomínky č. 16**.

Pořadí	**128**	Pořadí původní	**P 0788–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 128

Je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území.

Předložená varianta trasování R43 v Boskovické brázdě je navržena tak, že se zcela vyhýbá všem obcím na trase od Kuřimi až po dálnici D1. Např. u obce Chudčice je trasování navrhováno tunelem, stejně tak je odvedena trasa i v prostoru obydlené části Moravských Knínic, které jsou trasou na Bystrc vysoce zatíženy (obytná výstavba je zde v těsné blízkosti). Trasa R43 v Boskovické brázdě tvoří plnohodnotný obchvat Veverské Bítýšky. Trasa přes Bystrc a v blízkém vedení okolo Rozdrojovic tedy měla být ze ZÚR vyjmuta a měla zde být potvrzena trasa Optimalizovaná, která byla na zakázku MŽP na projektová na v roce 2009.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 128, Je nepřípustné navrhovat nové zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existují trasy vedené zcela mimo obytné území, **se nevyhovuje**.

ZÚR JMK nenavrhují „zavlečení tranzitní dopravy do obytných území“. Problematika města Brna a jeho širšího okolí je velmi složitá, charakteristická vysokou mírou urbanizace, omezenou průchodností z důvodů mnoha limitů využití území (obtížně překonatelných přírodních, prostorových i technických limitů), vysokou koncentrací požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Silná spjatost dopravního systému a citlivost při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví při výběru dílčích variant a jejich kombinací vyvolává potřebu komplexního posouzení v podrobnosti blížící se úrovni územního plánu se znalostí významných záměrů, generujících nové přepravní vztahy i dopravní zatížení sítě. Není tedy možné zjednodušit dopravní problematiku na separátní řešení jedné z komunikací (byť se jedná o komunikaci stěžejního charakteru) a jejího případného dopadu na jednotlivé obce odkazem na „trasy vedené zcela mimo obytné území“, resp. zcela vágní pojem „plnohodnotný obchvat“. Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je přitom 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“.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v bodě [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR …, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice … by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí.“*

K obavám z míry zatížení obcí v blízkosti koridoru rezervy pro komunikaci dálničního typu negativními vlivy uvádíme následující:

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (podrobněji o územní studii viz bod 438 textové

části I. Návrh ZÚR JMK), která podrobně prověří řešení v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Územní vymezení studie zahrnuje mj. i obce uvedené v připomínce (Chudčice, Moravské Knínice, Veverská Bítýška, Rozdrojovice). Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Předmětem podrobného prověřování v rámci územní studie bude také varianta „Optimalizované MŽP". Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika znečištění ovzduší v kombinaci s ostatními významnými záměry umístěnými v řešeném území. Podrobněji k územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Z uvedeného je zřejmé, že předčasné vyloučení některé z variant dálnice D43 (požadované „vyjmutí trasy přes Bystrc") jen na základě dílčího hlediska „vyhýbání se obcím" (resp. obytným územím), bez podrobnějšího prověření všech výše uvedených souvislostí a dopadů by bylo předčasné a neopodstatněné.

Pořadí	**129**	Pořadí původní	**P 0788–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 129

Není možné zatížit rekreační oblast Brněnské přehrady prachem a hlukem z R43. Toto musí prošetřit MŽP.

Cílem rekreační oblasti, která se nachází také v katastru obce Rozdrojovice, je poskytnout zdravý odpočinek desetitisícům obyvatel nejen Brna, ale i přilehlých obcí a zahraničním návštěvníkům. Zavlečení komunikace pro dálkovou tranzitní dopravu se všemi negativními vlivy do takto využívané a stabilizované oblasti je zcela neslučitelné s cíli a úkoly územního plánování. Toto nebylo posouzeno v SEA pro ZÚR, a to přesto, že rozsudek NSS, kterým byly zrušeny ZÚR v roce 2012 jasně uvedl, že aspoň hrubé posouzení je nutné.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 129, není možné zatížit rekreační oblast Brněnské přehrady prachem a hlukem z D43, **se nevyhovuje.**

Vzhledem k hustotě osídlení v České republice je prakticky vyloučeno vést (tranzitní) dopravu výhradně mimo urbanizovaná území, nehledě na to, že území méně urbanizovaná či neurbanizovaná (a tedy i potenciálně vhodná pro rekreaci) jsou takto zachována vesměs z důvodu přírodních charakteristik hodných ochrany, kde jistě rovněž není ve vztahu k této ochraně žádoucí rozšiřovat dopravní síť. K názoru o „zavlékání" dopravy jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení u **Připomínky č. 128.**

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 občanů, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení dálnice D43 v problematickém území města Brna a jeho širšího okolí. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Podrobněji o územní studii viz kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK. V rámci územní studie budou mj. posuzovány také vlivy dálnice D43 na rekreační oblast Brněnské přehrady.

Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby některé území bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad územního rozvoje (rozsudek NSS č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 – rozsudek k ZÚR JMK, články [103] a[551]). Nelze tak tedy činit ani s poukazem na cíle a úkoly územního plánování. Jedním z cílů územního plánování je *vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel*, přičemž *územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území*. Tyto cíle reflektují ZÚR JMK právě komplexním řešením celého území kraje z uvedených hledisek, přičemž pro oblast, kde je vytvoření *předpokladů pro*

udržitelný rozvoj území a dosažení souladu všech zájmů enormně komplikované, ukládají podrobnější prověření územní studií. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel.

Podotýkáme, že ZÚR JMK naplňují také úkoly územního plánování, jako je především *stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí*, atd.

K dokumentaci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) uvádíme, že jsou v ní uvedeny vlivy jednotlivých záměrů vymezených v ZÚR JMK na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví a další složky životního prostředí. Dokumentace SEA obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Na území obce Rozdrojovice je dálnice D43 v ZÚR JMK vymezena formou územní rezervy. K možnosti posouzení územních rezervy v dokumentaci SEA zdůrazňujeme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Posouzení vlivů na životní prostředí pro plochy územních rezerv, u kterých se má teprve budoucí využití pro uvažovaný záměr prověřit, je nerealizovatelné (míra obecnosti a neurčitosti záměru by vylučovala formulaci kvalifikovaného stanoviska). Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám") popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Obec Rozdrojovice je v informativním přehledu zahrnuta v údajích týkajících se územní rezervy RDS01–A, tj. dálnice D43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká", kde v identifikovaných vlivech v oblasti „obyvatelstvo, lidské zdraví" je uvedeno překročení hlukových limitů ve vyjmenovaných obcích včetně obce Rozdrojovice.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Pořadí	**130**	Pořadí původní	**P 0955–03**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 130

Na Str: 113:"…v souladu s politikou územního rozvoje (PÚR) vymezují ZÚR koridory pro dálnici a silnici 1/38 s obchvatem Znojma s cílem zkvalitnění stávající nevyhovující infrastruktury a minimalizace negativních vlivů z dopravy na obytná území a lidské zdraví." Namítám, že toto zdůvodnění nutnosti obchvatu Znojma je pouhou řečnickou vložkou, neboť takto navrhovaný obchvat dopravu do města přivede v podobě mezinárodní kamionové dopravy. **Navrhovaný obchvat prochází několika městskými částmi s několika tisíci obyvateli. Navíc městu zabrání v jeho rozvoji, neboť tvoří zábranu mezi Znojmem a přilehlými obcemi Suchohrdly a Kuchařovice, tedy v oblasti, která je nejvíce vhodná k rozvoji. Podobně má být odříznuta i městská Část Přímětice.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 130, navrhovaný obchvat prochází několika městskými částmi s několika tisíci obyvateli, navíc městu zabrání v jeho rozvoji, neboť tvoří zábranu mezi Znojmem a přilehlými obcemi Suchohrdly

a Kuchařovice, tedy v oblasti, která je nejvíce vhodná k rozvoji, **se nevyhovuje**.

K trasování silnice I/38 uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

ZÚR kraje Vysočina zpřesňují koridor silniční dopravy republikového významu S8 Havlíčkův Brod –

Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice CR/Rakousko (Wien) jeho vedením v koridoru silnice I/38

v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava – Moravské Budějovice – hranice kraje vymezeném v šířce

150 m zahrnujícím:

a) koridor pro homogenizaci stávajícího tahu;

b) koridory pro umístění nových staveb

b. 1) **přeložka silnice I/38** Jihlava – Moravské Budějovice;

b. 2) **přeložka silnice I/38** Moravské Budějovice – hranice kraje.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

K problému s hlučností a prašností v oblasti Znojma jsme se již vyjádřili u **Připomínky č. 71**.

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Prověření účinnosti „velkého obchvatu Znojma“ v kontextu uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje i celého státu jednoznačně prokázalo výhodnost a vysokou efektivnost obchvatu v podobě silnice I. třídy I/38.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny. Na celý tento proces byly vynaloženy značné finanční prostředky, které by byly v případě odstoupení od realizace v této fázi projektu zmařeny. Případnou změnu trasování předmětné stavby, vzhledem k částečné realizaci projektu a již probíhajícím navazujícím řízením, by musel iniciovat investor stavby – Ministerstvo dopravy nebo město Znojmo. Ministerstvo dopravy jako ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy je zodpovědné za koncepce rozvoje dopravních sítí v rámci jednotlivých druhů dopravy, v rámci územně plánovací činnosti pak prosazuje rozvojové záměry státu na úseku dopravní infrastruktury do územně plánovací dokumentace. Ze strany ministerstva dopravy ani ze strany města Znojma (např. z důvodu možného rozvoje města) nebyly uplatněny požadavky týkající se změny trasování obchvatu města Znojma. Územní plán města Znojma nenavrhuje v předmětném území další rozvoj města.

Pořadí	**131**	Pořadí původní	**P 1226–01**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 131

Chyba Návrhu ZÚR JMK – rozpor s Politikou územního rozvoje ČR

Tvrdíme, že Návrh ZÚR JMK je ve výrazném rozporu s Aktualizací PÚR ČR, konkrétně v rozporu s republikovými prioritami obecně uvedenými v odstavcích (14) a (14a) na straně 13Aktualizace PÚR ČR. Dále jde zejména o závažný rozpor s prioritou (20a), jejíž text na straně 14 Aktualizace PÚR ČR citujeme:

„(20a)Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstáni sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny."

Návrh ZÚR JMK výrazně nově fragmentuje území kraje. Koridory dopravní a technické infrastruktury, návrhy i územní rezervy, jsou umisťovány do posledních zbytků volné přírody, zejména v okolí města Brna. S tímto postupem nesouhlasíme.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 131, chyba Návrhu ZÚR JMK – rozpor s Politikou územního rozvoje ČR, **se nevyhovuje.**

K údajnému rozporu návrhu ZÚR JMK s Aktualizací PÚR ČR a to s republikovými prioritami uvedenými v čl. (14), (14a) a závažný rozpor s (20a) pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující:

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska priorit územního plánování vychází ZÚR JMK z "Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1" (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech.

ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK"), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

Implementace republikových priorit do ZÚR JMK je popsána v kapitole G.1, zejména v části (k bodům 1 – 23) textové části Odůvodnění ZÚR JMK. Konkrétně je s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje Priorita PÚR (14) implementována do Priorit ZÚR v bodech (6), (12), (14) a (17), Priorita PÚR (14a) implementována do Priority ZÚR (15) a Priorita (20a) implementována do Priority ZÚR(10).

Vlivy ZÚR JMK na fragmentaci krajiny včetně migrační propustnosti krajiny byly posouzeny ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a to v rámci hodnocení vlivů na „biologickou rozmanitost, flóru a faunu". K tomu podotýkáme, že dokumentaci SEA je nutno studovat jako celek. V úvodních kapitolách je popsán stav v území, dále pak jsou identifikovány možné vlivy posuzované koncepce (vlivy na fragmentaci a migrační prostupnost krajiny – viz zejm. kap.A.4.3, str. 129), následuje vlastní posouzení ploch a koridorů včetně tabelární přílohy č. 2 (viz zejm. kap. A.5.3, kap. A.6.4 a A.6.9), návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných vlivů na životní prostředí (viz kap.A.8 a A.11) . Navržená opatření byla formou požadavků z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí implementována do návrhu ZÚR JMK k předmětným plochám a koridorům.

Propustnost krajiny i z hlediska migračních tras u liniových staveb dopravní a technické infrastruktury byla v ZÚR JMK prověřena i z hlediska územního systému ekologické stability (ÚSES). Je popsáno v Odůvodnění ZÚR JMK na str. 203–4 v rámci kapitoly G.4.3 ÚSES v části (k bodům 262 –264).

Pořadí	**132**	Pořadí	**P 1226–02**

		původní	
Téma			
Téma – jiné		Fragmentace krajiny	

Připomínka č. 132

Chyba Návrhu ZÚR JMK – neřešená nová fragmentace krajiny a absence studie AOPK ČR Dálkové migrační koridory

Návrh ZÚR JMK zásadně zvyšuje fragmentaci krajiny. Vyhodnocení SEA zmiňuje například v textové části A.4.10. Krajina na straně 133 fragmentaci krajiny. Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu jsou popsány například v části A.6.9. Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí, faunu a floru na straně 188. Není přijatelné, aby zde zmíněná ekonomická nákladnost byla důvodem pro nenavrhování objektů, které zajistí v přeurbanizované krajině JmK bezpečnou možnost migrace velké zvěře. Podle § 494 občanského zákoníku má živé zvíře zvláštní význam a hodnotu již jako smysly nadaný živý tvor. Živé zvíře není věcí a zejména velcí savci mají právo na podobnou ochranu jako člověk. Stávající migrační bariéry jsou opatřovány zvláštními prostředky, chemickými a elektronickými odpuzovači, které sice zvěř chrání před kolizí s dopravními prostředky, ale které tímto zcela nekontrolovatelně dál zvyšují fragmentaci krajiny. Pro nově navrhované koridory dopravní infrastruktury v Návrhu ZÚR JMK zásadně chybí výslovný příkaz realizace objektů, například ekoduktů atd., pro bezpečnou možnost migrace velké zvěře.

Znovu tvrdíme, že do Návrhu ZÚR JMK nejsou zapracovány závěry studie Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, mapy Migračně významných území a Dálkových migračních koridorů pořízené v rámci výzkumného projektu MŽP ČR VaV–SP/2d4/36/08 v roce 2010 (AOPK ČR, EVERNIA s.r.o., VÚKOZ, 2010) Vzhledem ke skutečnosti, že vypracování studie zadalo Ministerstvo životního prostředí lze tvrdit, že jde o oficiální a nepominutelný podklad. Závěry studie nejsou v Návrhu ZÚR JMK respektovány a nejsou stanoveny závazné podmínky pro zajištění bezpečné migrace velké zvěře přes nové a stávající dopravní bariéry, návrhy a územní rezervy silnic, železnic a změn těchto staveb.

Je nepřípustné, aby nadregionální biokoridory Návrhu ZÚR JMK nerespektovaly studií zjištěné dálkové migrační koridory. Příkladem nerespektováni muže být nesoulad tras dálkového migračního kondoru přes přírodní park Bobrava a biokoridoru K139MB pres lesní komplex Bučín u Tetčic nebo migrační koridor přes lesní komplex mezi obcemi Zastávka a Zbraslav, kde biokoridor v Návrhu ZÚR JMK úplně chybí. **Studií zjištěné dálkové migrační koridory je třeba v Návrhu ZÚR JMK respektovat vytvořením zásadní ochrany prostupnosti těchto migračních tras přes všechny koridory dopravní infrastruktury.** Příloha – migrační kondory AOPK na rosicku.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 132, Chyba Návrhu ZÚR JMK – neřešená nová fragmentace krajiny a absence studie AOPK ČR Dálkové migrační koridory, **se nevyhovuje.**

Dokumentaci SEA je nutno studovat jako celek. K odkazům podatele na kap. A.4.10 Krajina podotýkáme, že jde o Kapitolu A.4, která popisuje charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním ZÚR JMK významně ovlivněny, dílčí podkapitola A.4.10 pak popisuje charakteristiky, které jsou sledovány z hlediska krajiny pro vyhodnocení a popis situace v území. Podkapitola A.6.9 je součástí kapitoly A.6, která obsahuje zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant ZÚR JMK, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Podkapitola A.6.9 obsahuje souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí. A takto by pořizovatel ZÚR JMK mohl pokračovat dále. Lze se jen domnívat, že podatel zřejmě neprostudoval Přílohu č. 1 dokumentace SEA obsahující metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol dokumentace SEA.

To, že předmětná studie AOPK ČR není uvedena v podkladech u Zadání ZÚR JMK neznamená, že se projektant ZÚR JMK problematikou migrace nezabýval a tým zpracovávající dokumentaci SEA migrační prostupnost krajiny neposuzoval. Konkrétně k ekoduktům je v Odůvodnění ZÚR JMK v rámci kapitoly G.4.3 ÚSES v části (k bodům 262 –264) uvedeno: „*Dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras, včetně stanovení jejich nadmístního nebo republikového významu, proto nebylo možné stanovit podmínku neomezeného průchodu (umožňující např. realizaci ekoduktu) v ZÚR JMK*.“ Propustnost krajiny i z hlediska migračních tras u liniových staveb dopravní a technické infrastruktury byla v ZÚR JMK prověřena. Vlivy

ZÚR JMK na fragmentaci a prostupnost krajiny byly posouzeny. Opatření navržená v SEA byla formou požadavků z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí implementována do návrhu ZÚR JMK k předmětným plochám a koridorům. Podrobně jsme se již vyjádřili u předchozí **Připomínky č. 131**.

Pořadí	**133**	Pořadí původní	**P 1226–03**
Téma		Dopravní infrastruktura, ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 133

Chyba Návrhu ZÚR JMK – střet biokoridorů a územních rezerv

Na různých místech Návrhu ZÚR JMK se střetává návrh biokoridoru nebo návrh biocenter s územními rezervami silnic, případne železnic.

Jen několik přikladu z mnoha – biokoridory RK1489, RK 1491A, … nebo biocentra RBC212, ... jsou překryty územní rezervou tangenty RDS08–B, železnice RDZ05. Příklady jsou v území obci Hajany –Želešice – Rajhrad. Dále například biokoridory RK1465, K128MB, K128MH, RK1466. RK1411, RK1412 ... nebo biocentra RBC240, NRBC30 se střetávají a jsou překryty rezervou dálnice D43 RDS01–B, RDS01–C, RDS01–C/Z, RDS34–A, RDS34–B. Příklady jsou v území obcí Hvozdec–Veverská Bitýška – Chudčice. Hluboké Dvory, Závist.

Tyto střety musí být v Návrhu ZÚR JMK patřičné řešeny, protože například u biokoridoru přetnutého dopravní infrastrukturou (po překlopení rezervy do návrhu aktualizaci ZÚR) se zcela zásadně snižuje jeho původní význam, tedy význam, pomoci kterého je nynější nedokončený Návrh ZÚR JMK odůvodňován.

Žádáme, aby dálnice D43, uzemni rezervy a návrh, byla trasována tak, aby nedošlo ke střetům s navrhovanými opatřeními ÚSES ochrany přírody a krajiny.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 133, Chyba Návrhu ZÚR JMK – střet biokoridorů a územních rezerv, **se nevyhovuje.**

Jde o názor podatele. K údajným střetům územních rezerv s biokoridory nebo biocentry ÚSES, tj. rozporu mezi účelem územní rezervy resp. možným budoucím využitím plochy územní rezervy a vymezením ÚSES, uvádíme následující:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Vymezení územní rezervy tudíž z logiky věci neznamená, že u prvků ÚSES by byl zvažovaným dopravním záměrem zásadně snížen jeho význam. Rovněž tak vymezení územní rezervy v ZÚR JMK neznamená, že nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy a vymezením ÚSES tím, že by záměr narušil ekosystémy a trvale existující organismy v koridorech a biocentrech ÚSES.

K předmětným územním rezervám pro záměry dopravní infrastruktury v místě křížení s koridory pro biokoridory ÚSES existují dva veřejné zájmy, zájem dopravní a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro uváděný účel (silnice, železnice atd.). To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

V úkolech pro územní plánování jsou v bodě (264) textové části ZÚR JMK stanoveny podmínky zajišťující koordinaci prvků ÚSES a liniových staveb dopravní a technické infrastruktury při upřesňování skladebných částí ÚSES. Podmínky jsou definovány pro zajištění vymezení ÚSES, které bude minimalizovat střety s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury. Cílem podmínek je, aby při křížení koridorů a ÚSES byla v území preferována vhodná místa s existující přirozenou prostupností, která zajišťují alespoň minimální možnost

propojitelnosti pro část bioty (např. přemostění vodních toků či jiné opatření umožňující překonání liniové bariéry).

Pořadí	**134**	Pořadí původní	**P 1226–04**
Téma		Dopravní infrastruktura, ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 134

Chyba Návrhu ZÚR JMK – absence střetů biokoridorů a územních rezerv ve výkresu

Vyhodnocení SEA obsahuje v grafické části výkres A.5. Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru, faunu a krajinu, 1:125 000. Pokud v tomto výkresu nejsou znázorněny koridory či plochy všech územních rezerv, je výkres nejen zavádějící, ale přímo lživý a podvodný. Neuvedení územních rezerv nelze opírat o text § 36 odstavce (1) stavebního zákona, a to, ani když se využití územní rezervy podle tohoto ustanovení neposuzují z hlediska vlivu na životní prostředí. Návrh zásad územního rozvoje musí vždy poskytovat obraz jejich celkového možného dopadu na krajinu, přírodu a životní prostředí. Časté tvrzení a odůvodnění, že územní rezervy v podstatě potvrzují dosavadní využití území, je vyložená lež.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 134, Chyba Návrhu ZÚR JMK – absence střetů biokoridorů a územních rezerv ve výkresu, **se nevyhovuje.**

Grafická část dokumentace SEA byla zpracována v intencích metodiky MŽP pro potřeby posouzení vlivů ZÚR. Projektant ZÚR i členové týmu SEA, kteří zpracovávali dokumentaci SEA, jsou vázáni platnou legislativou, tj. stavebním zákonem, který v ust. § 36 odst. 1 stanovuje *„Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, stanovené využití územní rezervy se přitom z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje.“*

Pořadí	**135**	Pořadí původní	**P 1226–05–08**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 135

Chybné Stanovisko MŽP č. j. 85166/ENV/15 datované 05.01.2016 (Stanovisko SEA)

Stanovisko SEA v podmínkách 6) až 13) ukládá podmínky pro zpracování územních plánů obcí. Stanovisko SEA však musí být vztaženo zásadně k ZÚR a problémy v ZÚR nevyřešené nesmí přenášet do řešení v ÚPD obcí. Stanovisko SEA obsahuje celkem 104 podmínek a tyto podmínky jsou ve svém souhrnu důkazem nedostatečnosti zpracování Návrhu ZÚR JMK, verze pro společné jednání, takového rozsahu, že **stanovisko nemohlo být vydáno jako souhlasné. K** vydání nesouhlasného stanoviska fakticky postačovala nedostatečnost Návrhu ZÚR JMK, která byla obsahem podmínky 1) ohledné zpracování územní studie dopravy v okolí Brna.

Chybné Stanovisko SEA, porušeni zásady nadřízenosti ZÚR kraje nad ÚPD obce

Tuto připomínku uplatňujeme na veškeré podmínky Stanoviska SEA, ve kterých je zmínka o prostupnosti krajiny.

Sděleni JmK ve Vyhodnocení připomínek čj. 17524/2016 datované 02.02.2016, že *„... návrh ZÚR JMK nestanovuje závazné podmínky pro zajištěni bezpečné migrace velké zvěře je, že dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras …“* je pouhou výmluvou pořizovatele. Tato výmluva je navíc v přímém rozporu s podmínkou 12 Stanoviska SEA. ZÚR JMK musí řešit fragmentaci krajiny a stavební zákon v § 36 výslovně ukládá „... a *stanoví požadavky na jejich využiti,* …“ Tím pořizovatele opravňuje *stanovit závazné podmínky pro zajištění bezpečné migrace velké zvěře, a* to u každého koridoru ZÚR, který nově

fragmentuje krajinu.

Některé námi napadené podmínky Stanoviska SEA – zejména podmínka 11) ohledně fragmentace krajiny – nerespektuji zásadu nadřízeností ZÚR kraje nad podřízeným ÚPD obce – pokud tedy ZÚR JMK fragmentují krajinu s absencí výslovného nařízení k provedení konkrétních opatření k minimalizaci fragmentace, a nerespektují závěry výše specifikované studie AOPK ČR o trasách dálkových migračních kondorů, pak ÚPD obcí tuto novou – ZÚR JMK založenou – fragmentaci krajiny nemohou samy vyřešit.

Chyba Návrhu ZÚR JMK – pouhý opis podmínek Stanoviska SEA

Tuto připomínku uplatňujeme na veškeré podmínky Stanoviska SEA. Obecně lze konstatovat, že Návrh ZÚR JMK nerespektuje a nenaplňuje podmínky uvedené ve Stanovisku SEA. Návrh ZÚR JMK v drtivé většině případů podmínky Stanoviska SEA pouze doslovně opisuje do úkolů pro územní plány obcí. Takto možná (???) lze postupovat, ale pouze v případě úvodních podmínek 6) až 13) Stanoviska SEA, které ukládají povinnosti ÚPD obci. [Ale v předchozí připomínce 05) takové obecné podmínky Stanoviska SEA 6) až 13} napadáme jako chybné.]

Ministerstvo životního prostředí posoudilo Návrh ZÚR JMK, verzi pro společné jednání, a protože zjistilo, že tento Návrh nesplňuje některé požadavky právních předpisů, hygienických nařízení, atd., uplatnilo celkem 104 podmínek. **Námi vybraným a typickým příkladem z velmi mnoha** mohou být podmínky 14) a 15) k záměrům DS02 a DS03 silnice R43, které jsou podmínkami k ZÚR JMK, nikoli podmínkami k uplatnění v ÚPD obcí. Podmínky tak musí splnit samotné ZÚR JMK, které je nemohou prostým opsáním přenést do úkolů ÚPD obcí. Samotný Návrh ZÚR JMK, verze k veřejnému projednání, již musí splňovat podmínky Stanoviska SEA ... například ..."... Vymezit koridor s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, splnění hlukových limitů a zachováni propustností krajiny".

Pokud by Návrh ZÚR JMK, verze pro společné jednáni, byl bezchybný a řešení návrhu nadmístních ploch a kondoru by **splňovalo či mohlo splnit** podmínky 14) a 15), tak by tyto podmínky ve Stanovisku SEA neexistovaly.

V podmínkách je jasně zakotvena skutečnost, že Návrh ZÚR JMK, verze pro společné jednání, vymezil koridory záměru DS02 a DS03 silnice R43 takovým způsobem, že tento návrh koridorů nemůže splnit požadavky uvedené v podmínkách 14) a 15). Jde o Stanovisko SEA k Návrhu ZÚR JMK, které musí být respektováno a podmínky Stanoviska SEA musí být promítnuty do změny v řešení a do následné úpravy konkrétních záměrů nadmístních ploch a koridorů ve schválených a vydaných ZÚR JMK.

Chyba Návrhu ZÚR JMK – absence podmínek Stanoviska SEA

Tuto připomínku uplatňujeme na veškeré podmínky Stanoviska SEA. Předchozí připomínku dále rozšiřujeme. Ve většině případu dokonce některé podmínky Stanoviska SEA nejsou – tedy ani prostým opsáním – v Návrhu ZÚR JMK uplatněny vůbec. **Námi vybraným a typickým příkladem z velmi mnoha** muže být záměr DS04 Dálnice D52 Pohořelice–Mikulov–hranice ČR. Návrh ZÚR JMK, verze k veřejnému projednání, jeho textová část D Zpřesnění vymezení ploch ... na straně 42–43 doslova opisuje podmínku 16), ale úplné opomíjí podmínku 17) Stanoviska SEA, která zní :

„ 17) Negativní vlivy průchodu ptačími oblastmi Pálava a ……zamezeni střetů projíždějících vozidel s volně žijícími ptáky a dalšími živočichy „

Také absence této podmínky (a mnoha podobných) v Návrhu ZÚR JMK je příčinou nemožnosti Návrh schválit a vydat.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 135, chybné Stanovisko MŽP čj. 85166/ENV/15 datované 05.01.2016 (Stanovisko SEA), chybné Stanovisko SEA, porušeni zásady nadřízenosti ZÚR kraje nad ÚPD obce, chyba Návrhu ZÚR JMK – pouhý opis podmínek Stanoviska SEA, chyba Návrhu ZÚR JMK – absence podmínek Stanoviska SEA, **se nevyhovuje.**

Ke stanovisku MŽP uvádíme následující:

MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo.

MŽP stanovilo tzv. zmírňující opatření, tzn. požadavky stanoviska SEA, jejichž realizací budou zajištěny minimální možné dopady ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podkladem pro stanovení zmírňujících opatření bylo Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí. V kapitole A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" a A.11. „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí" hodnotitel SEA shrnul požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. Tyto požadavky jsou výsledkem hodnocení ZÚR a současně se staly podkladem pro vydání stanoviska SEA. K uvedenému dodáváme, že po stanovení požadavků v dokumentaci SEA, byly projektantem do ZÚR zapracovány do úkolů pro územní plánování.

Nelze tvrdit, že MŽP uplatnilo požadavky (dle podatele podmínky) z důvodu, že *návrh ZÚR JMK nesplňuje některé požadavky právních předpisů* jak tvrdí podatel.

V souhlasném stanovisku SEA MŽP uvedlo cit.: *„Z logiky věci vyhodnocení SEA stejně jako stanovisko SEA upozorňuje na potenciální environmentální problémy vyplývající nejen bezprostředně ze schválení ZÚR JMK, ale též na možné vlivy, které mohou nastat na dalších úrovních plánování nebo při realizaci jednotlivých záměrů.*"

K připomínce týkající se propustnosti krajiny uvádíme, že daná problematika je řešena v kapitolách A.6.9 a A.11.Požadavky jsou promítnuty do návrhu ZÚR JMK do úkolů pro územní plánování. Požadavky jsou stanoveny s ohledem na míru podrobnosti ZÚR uloženou stavebním zákonem.

V souladu s výše uvedeným jsou požadavky v bodech 14) a 15) stanoviska SEA k záměrům DS02 a DS03 dálnice D43 promítnuty do úkolů pro územní plánování a rovněž tak požadavek 17) k záměru DS04 dálnice D52.

Pořadí	**136**	Pořadí původní	**P 1226–09**
Téma		ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 136

Chyba Návrhu ZÚR JMK – alibistické a nedostatečné vymezení ÚSES

Sdělení JmK ve Vyhodnocení připomínek čj. 17524/2016 uvádí alibisticky pouze obsah či strukturu ZÚR JMK, zcela chybně pak odkazuje na kapitolu A.8. SEA a přílohu 2 SEA. Na naši připomínku 2) z roku 2015 však vůbec neodpovídá. Stavební zákon v § 36 výslovně ukládá *„(1) Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo kondory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití,* ...“ Zákon tak pořizovatele opravňuje navrhnout jakoukoli plochu v JmK s požadavkem jejího návratu k přírodě.

Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území obsahuje v textové části *A.5.8. Krajina* na straně 143 text:

„... Uplatněním ZÚR JMK dojde k významnému ovlivnění kvality krajiny Jihomoravského kraje. Negativně bude v důsledku realizace koncepce ZÚR JMK krajina ovlivněna další fragmentací prostředí i populaci… Pozitivní vliv je očekáván od vymezeni ÚSES regionální a nadregionální úrovně ... Případná realizace, zejména v územích ekologicky výrazně nestabilních, je však koncepcí pouze umožněna, nikoliv zajištěna. Pozitivně bude krajina Jihomoravského kraje ovlivněna díky naplňování cílových charakteristik krajiny, jejichž naplňování přispěje k posílení kvality krajiny Jihomoravského kraje."

Návrh ZÚR JMK konstatuje významné ovlivnění krajiny v negativním slova smyslu, přesto nenavrhuje ohledné krajiny, přírody, fauny, flóry, žádná aktivní pro přírodní opatření. Veškerý … *pozitivní vliv je očekáván od vymezeni ÚSES …* Problémem je, že **tato vymezení jsou v místech, kde příroda dávno existuje a** nedojde tedy k žádnému novému vysazování zeleně, zakládání luk, lesů ... nebo rušení starých silnic a jiných dožitých staveb s návratem jejich ploch přírodě.

Nahlédneme–li do Vyhodnocení SEA přílohy 2 – Hodnoceni záměrů, pak zjistíme, že v oddílu *Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírněni nebo kompenzaci negativních vlivu* jsou sice uvedena aktivní opatřeni

(například zamezení vjezdu tranzitní dopravy, protihlukové bariéry, atd.), která jsou však směřovaná pouze k životnímu prostředí jediného živočišného druhu, k člověku. Navíc to nejsou opatřeni, která by se svým charakterem mohla řadit mezi přírodní plochy ÚSES. či obecně k ochraně přírody a krajiny. U drtivé většiny záměrů nejsou dokonce uvedena žádná kompenzační opatření.

Veškerá navrhovaná opatření a vymezení ÚSES v Návrhu ZÚR JMK tak vykazují pouze administrativní charakter, proto slova ... *jejichž naplňování přispěje k posílení kvality krajiny* ... považujeme za alibistické a nepřijatelné neřešení negativního vlivu Návrhu ZÚR JMK na přírodu a krajinu. Bez náležitých aktivních opatřeni k odstranění negativních účinků Návrhu ZÚR JMK, opatření směřovaných k posílení, či alespoň k návratu funkčnosti přírody a krajiny do stavu před realizací záměrů uvedených v Návrhu ZÚR JMK, **nelze Návrh ZÚR JMK schválit a ZÚR JMK vydat.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 136, Chyba Návrhu ZÚR JMK – alibistické a nedostatečné vymezeni ÚSES, **se nevyhovuje.**

Text této připomínky v úvodu opakovaně nesouhlasí s Vyhodnocením připomínek uplatněných spolkem Vodou z Tetčic v rámci předchozího projednání návrhu ZÚR JMK podle § 37 stavebního zákona (společné jednání).

Jak již jsme uváděli několikrát s dokumentací SEA je potřebné studovat jako s celek. Návodem je Příloha č. 1 dokumentace SEA, obsahující metodické vysvětlení zpracování jednotlivých kapitol dokumentace SEA. Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je nutné studovat současně s kapitolou A.8 obsahující popis navrhovaných opatření a jejich kategorizaci na opatření koncepční, opatření společná a opatření projektová (viz str. 226). Přičemž opatření relevantní ZÚR jsou obsažena formou *návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí v* kapitole A.11 SEA, opatření vážící se pak k hodnocení ploch a koridorů pak zejména v tabelární příloze č. 2.

Opatření a vymezení ÚSES obsažená v návrhu ZÚR JMK nemají pouze administrativní charakter, naopak ZÚR JMK ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vymezují koncepci ÚSES nadregionální a regionální úrovně jako spojitého a funkčního systému, který tvoří zelenou páteř krajiny, přispívá k uchování a reprodukci přírodního bohatství a k příznivému působení na okolní, méně stabilní části krajiny na území Jihomoravského kraje. Neméně důležitou funkcí navržené koncepce ÚSES je vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny. Podrobně je koncepce ÚSES obsažená v ZÚR JMK popsána v části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 textové části Odůvodnění ZÚR JMK (str. 196 a dále).

Ze základních informací o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí obsažených v kap. D textové části Odůvodnění ZÚR JMK vyplývá, že výsledky vyhodnocení … jsou promítnuty do ZÚR JMK, zejm. kapitoly D návrhu ZÚR JMK a zejm. kapitoly G.4 Odůvodnění ZÚR JMK.

Pořadí	**137**	Pořadí původní	**P 1226–10**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 137

Chyba Návrhu ZÚR JMK – dotčení území Natura 2000 a kompenzační opatření

Podle Odůvodnění Návrhu ZÚR JMK, části G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 SZ na straně 363 Návrh ZÚR JMK žádná kompenzační opatřeni v návaznosti na § 45i zákona 114/1992 Sb nestanovuje.

Spolek je účastníkem řízení sp. zn S–JMK 92212/2014 OŽP/Mach o uložení kompenzačních opatření pro záměr stavby Silnice 1/55 Břeclav obchvat. Proti rozhodnutí jsou podány dvě žaloby. Máme tedy zato, že Návrh ZÚR JMK je nedostatečný.

Ohledně kompenzačních opatření ve smyslu § 45i ZOPK tvrdíme, že v Návrhu ZÚR JMK chybí nadmístní

obchvat Břeclavi, protože obchvat prokazatelné zasahuje nejen do více katastrálních území města Břeclavi, ale také do katastrálního území obce Kostice. Důkazem je obsah ÚPD Kostice. Pokud se týká hodnocení významu obchvatu Břeclavi, pak má zcela jisté význam nadmístní a dokonce také nadregionální, protože z důvodu jeho absence v Návrhu ZÚR JMK chybí propojení koridoru DS06 (silnice D55) s koridorem DS18 (silnice I/40) právě obchvatem Břeclavi.

Tvrdíme, že pořizovatel vynechal obchvat Břeclavi zcela záměrné, aby Návrh ZÚR JMK nemusel řešit střet koridoru obchvatu Břeclavi s plochami ÚSES (např. NRBC 109) a EVL Nátura 2000. Absenci obchvatu Břeclavi považujeme nejen za úmyslnou, ale za zcela zásadní, protože jinak by bylo zapotřebí konstatovat, že Návrh ZÚR JMK ovlivňuje plochy Natura 2000 výrazně negativně. Podobné to konstatuje i zrušující rozsudek NSS strana 675 – úsek R55 ... *vypuštěno ze ZÚR z důvodu významně negativního vlivu na životní prostředí....* **Návrh ZÚR JMK je tedy nejen nedostatečný, ale úmyslné zkreslený** až **lživý.**

Přitom skutečnost, že poloha obchvatu Břeclavi je stabilizována územním rozhodnutím již od roku 2007, nezakládá možnost jeho neuvedení v ZÚR JMK.

Například koridor územní rezervy RDS15 obchvat Hodonína, silnice 1/51, není podle tabulky na straně 146 odstavec (292) textu ID Zpřesnění vymezeni ploch a koridorů ... nadmístní, Návrh ZÚR JMK jej tedy nemůže vymezit, přesto vymezen je. Spolek Voda z Tetčic byl účastníkem stavebního řízení a je účastníkem řízení o prodloužení platnosti stavebního povolení stavby obchvatu Hodonína, stavby totožné s koridorem RDS15. Záměr RDS15 má územní rozhodnutí...

Také například koridory DS29 Tuřany obchvat a DS36 Bosonohy obchvat – nejsou podle tabulky na straně 58 odstavec (122) textu I D Zpřesnění vymezeni ploch a koridoru ... nadmístní, Návrh ZÚR JMK je tedy nemůže vymezit, přesto vymezeny jsou ....

Pokud se týká obchvatu Znojma, pak tento je již zčásti realizován, přesto je v Návrhu ZÚR JMK uveden záměr DS08 Znojmo obchvat.

Není tedy nejmenší důvod pro absenci obchvatu Břeclavi v Návrhu ZÚR JMK, kromě záměru pořizovatele nedopustit, aby ZÚR výrazně negativně ovlivnily plochy Nátura 2000.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 137, chyba Návrhu ZÚR JMK – dotčení území Natura 2000 a kompenzační opatření, **se nevyhovuje.**

K názoru podatele, že obchvat Břeclavi je záměrem nadmístního významu uvádíme:

Ve stavebním zákoně se plochou nadmístního významu rozumí **plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí**. Obchvat Břeclavi je vymezen v územním plánu města Břeclavi, přičemž vymezená plocha zasahuje do území obce Kostice v jižní části obchvatu pouze okrajově, v části veden v délce cca 250 m při hranici města Břeclavi a obce Kostice, na k. ú. obce Kostice neleží ucelený úsek přeložky. Záměr nemá negativní vliv přesahující hranice města a jeho vymezení lze v rámci územního plánu obou obcí koordinovat, což dokládá v současné době probíhající pořizování nového územního plánu obce Kostice. Obchvat Břeclavi je v územním plánu Břeclavi vymezen jako samostatně funkční dopravní koridor s návazností na dopravní síť, který primárně odvede tranzitní dopravu z centra města Břeclavi, nabídne alternativní trasy pro dosažení místních cílů, odstupňování jednotlivých segmentů základního komunikačního systému ve městě tak, aby obsloužily dopravní cíle při minimalizaci zátěže prostředí a možností napojení připravovaných průmyslových zón.

Odvozovat nadmístní význam nebo jak uvádí podatel dokonce nadregionální význam obchvatu Břeclavi z důvodu propojení koridoru dálnice D55 s koridorem silnice I/40 je nesprávné. K návaznosti záměru dálnice D55 na dopravní síť se již vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [197] uvedl cit.: *„…Dopravní infrastruktura, jíž se týká nyní projednávaný návrh, má naproti tomu odlišnou funkční strukturu, jejíž charakter nejlépe vystihuje slovní spojení „síť dopravních cest“. Samozřejmě by nebylo lze akceptovat takové řešení dopravního koridoru, které by nemělo přímou návaznost (propojení) na dosavadní dopravní síť, popř. na jiný v ZÚR zanesený, k realizaci plánovaný dopravní koridor. Řešení dopravního koridoru, které by nezaručovalo jeho funkčnost, tj. navázání na dopravní síť, by bylo v rozporu s cíli a úkoly územního plánování. To ovšem není případ koridoru rychlostní silnice R55, neboť ten nekončí „v polích“, nýbrž je doveden až k dálnici D2 u Břeclavi, na níž má být R55 napojena mimoúrovňovou křižovatkou (viz odstavec 55 výroku ZÚR). Nevymezení obchvatu Břeclavi a úseku rychlostní silnice R55 Břeclav – státní hranice v ZÚR tedy*

nevede k tomu, že by koridor rychlostní silnice R55 ztratil svoji funkčnost."

V rámci ZÚR JMK (2011) byly posuzovány varianty R 55 obchvatu Břeclavi, které byly z důvodu konstatování významného negativního vlivu na životní prostředí z návrhu ZÚR JMK (2011) vypuštěny. Nelze však tvrdit, že z tohoto důvodu je současně projednávaný návrh ZÚR JMK nedostatečný.

Podatel dále uvádí záměry (obchvat Hodonína, Tuřan, Bosonoh a Znojma), které dle jeho názoru jsou místního významu a neměly by být řešeny v ZÚR. Tento svůj názor odvozuje od počtu katastrálních území dotčených záměrem. K tomu uvádíme, že zda je záměr vymezen na jednom či více katastrálních územích, není faktorem pro určení, zda se jedná o záměr nadmístní významu, viz výše.

Silnice I/51 obchvat Hodonína v návaznosti na silnici I/55 (D55) zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Mimoúrovňová křižovatka, která napojuje přeložku I/51 zůstává jako součást koridoru dálnice D55 v návrhu a bude sloužit pro napojení Hodonína na D55. Obchvat Hodonína je tedy v ZÚR JMK vymezen z důvodu návaznosti na navrhovanou dálnici D55.

Silnice II/380 obchvat Tuřan je součástí krajského tahu K37 Hodonín (I/55) – Mutěnice – Čejč – Brno, Tuřany – Brno, Slatina (D1) – Brno, Černovická terasa (VMO). Tah zajišťuje spojení oblastí Hodonín, Brno-venkov a Brno a zajišťuje přímé spojení Hodonínska a přilehlých obcí s krajským městem. Prostřednictvím silnice II/380 v nové stopě s obchvatem Tuřan s vazbou na mimoúrovňovou křižovatku na dálnici D1 – MÚK Tuřanka, Průmyslová je zajištěno silniční připojení veřejného terminálu DG01 na dálnici D1. Ve směru na dálnici D2, případně D52/JT pak prostřednictvím silnice II/380 v nové stopě s obchvatem Tuřan v návaznosti na navrhovaný obchvat Chrlic v prodloužení silnice II/152 s napojením na MÚK Chrlice II.

Silnice II/602 obchvat Bosonoh je součástí krajského tahu K26 (Velká Bíteš –) hranice kraje – Přibyslavice – Lesní Hluboké – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) – Troubsko (D1) – Brno, západ (I/23). Tah umožňuje propojení oblasti Brno-venkov s Třebíčskem a páteřní obsluhu sídel vyššího významu (Velká Bíteš, Rosice, Brno). Tah přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1.

Ve výše uvedených souvislostech uvedených v textové části II. odůvodnění ZÚR JMK lze chápat nadmístní význam záměrů.

Pokud se týká obchvatu Znojma ten je v návrhu ZÚR JMK vymezován jako součást dopravního spojení S8 vymezeného v PÚR. PÚR je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona pro pořizování ZÚR závazná.

Z výše uvedeného je zřejmé, jaké důvody vedly projektanta k vymezení předmětných záměrů a k nevymezení obchvatu Břeclavi v návrhu ZÚR JMK.

Pořadí	**138**	Pořadí původní	**P 1226–11**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 138

Chyba Návrhu ZÚR JMK a Stanoviska SEA – znemožnění přípravy územního plánu Brna

Stanovisko SEA v podmínce 2) ohledně územní studie uvedené v podmínce 1) píše:

„Koordinovat zpracováni uzemní studie s přípravou návrhu nového Územního plánu města Brna."

Z veřejného projednání 01.06.2016 v kině Scala v Brně vyplynulo, že územní studie dosud nebyla ani zadána. Ve skutečnosti je tato podmínka 2) Stanoviska SEA podtržením skutečnosti, že nedokončený Návrh ZÚR JMK, pokud bude vydán jako ZÚR JMK, znemožňuje až do vydání aktualizace ZÚR JMK za čtyři roky samostatnou přípravu územního plánu krajského města

Stanovisku SEA k Návrhu ZÚR JMK lze také vytknout, že MŽP nemůže jakkoli úkolovat město Brno ve smyslu spolupráce s krajem na jakékoli studii, která má být podkladem aktualizace ZÚR JMK. **MŽP zde nezákonně zasahuje do samostatné činnosti územního celku města Brna, podmínka Stanoviska SEA není založena na zákonném podkladě, je tedy nezákonná a musí být zrušena.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 138, chyba Návrhu ZÚR JMK a Stanoviska SEA – znemožnění přípravy územního plánu Brna, **se nevyhovuje.**

S názorem podatele, že podmínka 2) stanoviska SEA dokládá nemožnost přípravy územního plánu města Brna, nesouhlasíme. Právě naopak, z požadavku 2) vyplývá, že současně s pořizováním územní studie mohou probíhat práce na novém územním plánu města Brna. Požadavek směřuje na pořizovatele územní studie, tedy na Jihomoravský kraj. Není tedy úkolováno město, jak tvrdí podatel.

Dodáváme, že v červnu roku 2015 vznikla Společná pracovní skupina pro koordinaci územně plánovací činnosti, která byla ustavena na společné schůzi Rady města Brna a Rady Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem Společné pracovní skupiny je příprava zadání územní studie.

Pořadí	**139**	Pořadí původní	**P 1226–12–14**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 139

Varianty územních rezerv ZÚR JMK – chybné vyhodnocení našich připomínek 2015

Sdělení JmK ve Vyhodnocení připomínek č. j. 17524/2016 se zabývá… *návrhem ZÚR JMK* … Naše připomínky 3) a 4) však směřovaly k obsahu zastupitelstvem JmK schváleným a JmK vydaným ZÚR JMK, nikoli k Návrhu ZÚR JMK. **Samotný Návrh ZÚR obsahovat různé varianty jednoho záměru muže, Vydané ZÚR však nikoli.**

Argumentace JmK ve Vyhodnocení připomínek je zcela chybná, protože ustanovení § 36 (1) SZ ukládá „... *stanoví kritéria pro rozhodováni o možných variantách nebo alternativách* ***změn v jejich využití****". To* se však týká pouze změn využití do Vydaných ZÚR vybrané varianty z několika variant uvedených v Návrhu ZÚR.

Varianty územních rezerv ZÚR JMK – varianty dálnice **D43**

Návrh ZÚR JMK v některých případech vymezují více variant koridorů uzemní rezervy jednoho záměru. Například záměru dálnice D43 : RDS01–A, RDS01–B, RDS01–C, RDS01–C/Z nebo RDS34–A a RDS34–B Podle § 38 (2) SZ nemohou Vydané ZÚR JMK obsahovat varianty jednoho záměru. Z více variant Návrhu ZÚR JMK musí být do ZÚR JMK vybrána varianta jediná. První věta odstavce (2) § 38 stavebního zákona hovoří o ***variantách řešeni a*** v dalším ukládá, aby o ***výběru nejvhodnější varianty*** rozhodovalo zastupitelstvo kraje, zákon přitom nerozlišuje, zda jde o varianty *návrhu* nebo varianty *uzemni rezervy*

Přitom je nutno pamatovat na skutečnost, že ustanovení § 19 (2) stavebního zákona říká, že ... pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnoceni vlivu na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnoceni vlivu na životni prostředí… evropsky významnou lokalitu ..

U územních rezerv se podle § 36 (1) stavebního zákona neposuzuje pouze jejich vliv na životní prostředí, evropsky významné lokality .... Územní rezervy tak musí být součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a i pro ně ptatí § 38 (2) stavebního zákona

Pokud návrh zásad územního rozvoje obsahuje ***varianty řešení,*** *navrhne krajský úřad na základě vyhodnocení výsledku projednání a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území* ***zastupitelstvu kraje ke schválení výběr nejvhodnější varianty***

Varianty územních rezerv ZÚR **JmK – uzemni rezervy 1/23 – absence schválení zastupitelstvem**

Návrh ZÚR JMK byl zveřejněn k připomínkám již v roce 2015. Tento Návrh ZÚR JMK 2015 obsahoval variantní územní rezervy kondoru silnice R52 : RDS08–A, RDS08–B Z těchto dvou rezerv vybralo zastupitelstvo kraje hlasováním do Návrhu ZÚR JMK 2016 jedinou variantu DS04; tzv variantu ŘSD, a ta byla zařazena do návrhů Návrhu ZÚR JMK.

Návrh ZÚR JMK 2015 obsahoval variantní územní rezervy koridoru silnice 1/23 : RDS09–A, RDSQ9–B. Do rezerv Návrhu ZÚR JMK 2016 byla zařazena pouze jižní územní rezerva RDS09. **Namítáme, že o výběru jižní varianty**

nehlasovalo zastupitelstvo kraje. První věta odstavce (2) § 38 stavebního zákona hovoří o ***variantách řešení a*** v dalším ukládá, aby o ***výběru nejvhodnější varianty*** rozhodovalo zastupitelstvo kraje, zákon přitom nerozlišuje, zda jde o varianty *návrhu* nebo varianty *uzemní rezervy.*

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 139, varianty územních rezerv ZÚR JMK – chybné vyhodnocení našich připomínek 2015, varianty dálnice D43, územní rezervy I/23 – absence schválení zastupitelstvem, **se nevyhovuje**.

V souladu se stavebním zákonem se ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí, které je nedílnou součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území popíšou a vyhodnotí zjištěné a předpokládané závažné vlivy ZÚR na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že územní rezervy nejsou posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí, nemůže být z logiky věci o výběru variant rozhodnuto.

V § 36 odst. 1 stavebního zákona je uvedeno cit.:" *…Současně s návrhem zásad územního rozvoje se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, stanovené využití územní rezervy se přitom z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzuje..".*

Z výše uvedeného je zřejmé, že se stanovené využití územní rezervy neposuzuje.

Uváděný § 38 odst. 2 stavebního zákona se vztahuje k záměrům, které jsou vymezeny jako navrhované řešení. V případě vymezení návrhové plochy a jejího zařazení jako veřejně prospěšné stavby musí být vymezeno v územně plánovací dokumentaci jednoznačné řešení z důvodu rozhodování stavebního úřadu v rámci stavebně správních řízení, kterými je daný záměr povolován. U územních rezerv se teprve prověřuje potřeba a plošný nárok, lze je tedy vymezit variantně. Území se pro daný účel chrání. Následně po prověření se vymezí invariantní návrhová plocha nebo koridor určený k realizaci záměru. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace ZÚR.

K připomínce č. 139 doplňujeme, že je zmatečná. Návrh ZÚR JMK nikdy neobsahoval územní rezervy pro R52 ani D52. K výběru územní rezervy pro silnici I/23 viz vysvětlení výše.

Dodáváme, že územní rezervy jsou navrhovány pro záměry, jejichž realizace se nepředpokládá v krátkém časovém horizontu.

Pořadí	**140**	Pořadí původní	**P 1226–15**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 140

Varianty územních rezerv ZŮR JmK – uzemni rezervy 1/23 – rozpor s PÚR ČR a stavebním zákonem

Připomínka k přeložce silnice I/23 – RDS09 – odstavec (282). strana 142 textu I.D. Zpřesnění vymezení ploch a strana 355 textu II G Komplexního odůvodnění. Návrh ZÚR JMK 2016 je v rozporu s jeho odůvodněním. Na straně 355 textu II G Komplexního odůvodnění je uvedeno, že v návrhu uvedená

„... preferovaná varianta jižní, která je však z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročná, v současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti

……Pro reálný návrh a řešení přeložky silnice 1/23 $ obchvatem Rosic je žádoucí prověřit v podrobném měřítku v rámci ÚP Rosic územně technické podmínky vedeni a návrhu „krátké" přeložky……a zároveň by splňovala požadovanou ekonomickou návratnost..."

Návrh ZÚR JMK 2016 tedy v odůvodněni počítá s možností realizace *„krátké" přeložky,* podobně jako tomu bylo u návrhu ZÚR JMK 2015, který uváděl dvě rezervy přeložky silnice 1/23 (RDS09–A, RDS09–B) Návrh ZÚR JMK 2016 přesto uvádí pouze rezervu jedinou, a to jižní, tedy variantu RDS09 *bez prokazatelné ekonomické návratnosti.*

Tato územní rezerva je však ve výrazném rozporu s Aktualizací PÚR ČR, konkrétně její republikovou prioritou vyjádřenou v odstavci (19) na straně 14 Aktualizace PÚR :

„... Cílem je účelné využíváni a uspořádání území úsporně v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie...“

Text Komplexního odůvodněni navíc předpokládá postup, který není pro rozpor se stavebním zákonem, realizovatelný. Územní plán Rosic je podřízen ZÚR JMK jak podle zákona, tak podle úkolů v ZÚR JMK (283) a nemůže prověřovat severní variantu {z roku 2015) přeložky silnice I/23, pokud není v ZÚR JMK uvedena Úkoly pro územní plánováni se mohou týkat pouze ploch a koridoru, které jsou součástí ZÚR JMK.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 140, územní rezervy silnice I/23 – rozpor s PÚR ČR a stavebním zákonem, **se nevyhovuje.**

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu ve spojení Dráchov (D3) – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. „Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ (USB, spol. s r. o. Brno, 2015) prověřila dříve navržené přeložky podle aktuálních podmínek v území a komplexně obě varianty posoudila. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní, která je převzata jako územní rezerva do návrhu ZÚR JMK.

Připomínkou citovaný text je vytažen z odůvodnění, konkrétně odůvodnění bodu (437) Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí. Dle návrhu ZÚR JMK, bodu (437), *ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci níže uvedených záměrů dopravní a technické infrastruktury,* ***nacházejících se v administrativním území jedné obce****, v územně plánovací dokumentaci dotčené obce.* Pro město Rosice stanovují úkol *řešit silnici I/23 Rosice, přeložka, včetně všech souvisejících staveb* ***na území obce Rosice****.* Výše uvedený text přímo odpovídá na poslední odstavec připomínky (že územní plán Rosic nemůže prověřovat severní variantu přeložky silnice I/23, pokud není v ZÚR uvedena). Dle bodu (437) návrhu ZÚR JMK má územní plán přímo za úkol řešit přeložku silnice I/23 na území města, dle odůvodnění *je pro reálný návrh a řešení přeložky silnice I/23 s obchvatem Rosic žádoucí prověřit v podrobném měřítku v rámci ÚP Rosic územně technické podmínky vedení a návrhu „krátké“* (rozuměno severní) *přeložky silnice, jež by řešila problematiku nepříznivého průtahu Rosicemi a zároveň by splňovala požadovanou ekonomickou návratnost.* Dle bodu (437) má tedy město Rosice za úkol prověřit na svém území návrh „krátké“ přeložky silnice I/23 s požadovanou ekonomickou návratností, a to bez vazby na prověřování jižní varianty. Pořizovatel ZÚR JMK je toho názoru, že úkol není v rozporu se stavebním zákonem, záměry nacházející se na území jedné obce mohou obce řešit samostatně v územním plánu, i když nejsou vymezeny v ZÚR. V takovém případě se v žádném případě nejedná o přenášení zodpovědnosti, ale o princip subsidiarity (tj. přenesení rozhodování na co nejnižší, bezprostřední úroveň) zakotvený stavebním zákonem. Dle něj záměry v podrobnostech území obce zpřesňuje územní plán, nikoliv zásady územního rozvoje, což obci umožňuje (ve spolupráci se správcem komunikace a ve vazbě na sousední správní území) zohlednit v maximální možné míře své zájmy a potřeby.

Dle bodů (282) a (283) ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro silnici I. třídy RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel. Dle odůvodnění ZÚR JMK je jižní obchvat z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročný, v současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti. Reaguje však na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v článku (195), kde se ukládá *„prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice (Zodpovídá: Jihočeský kraj, kraj Vysočina a Jihomoravský kraj)“*. Vymezení územní rezervy odpovídá požadavku článku (195) politiky územního rozvoje. Územní rezerva dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je plocha nebo koridor, jehož potřebu a plošné nároky je nutno dále prověřit. Územní rezerva nezakládá možnost realizace stavby, vedení a parametry obchvatu, který je dle odůvodnění ZÚR JMK v *současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti,* se budou dále prověřovat a zpřesňovat. Výše uvedený postup, tzn. prověření potřeby a detailnější prověření parametrů obchvatu, přímo odpovídá požadavkům priority (19) politiky územního rozvoje …*Cílem řešení je účelné využíváni a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie“.* Pro záměr vymezený formou územní rezervy bude hledáno optimální řešení, které bude naplňovat požadavky priority (19). V takovém postupu pořizovatel neshledává rozpor s politikou územního rozvoje.

Pořadí	**141**	Pořadí původní	**P 1226–16**

Téma	
Téma – jiné	Procesní

Připomínka č. 141

Varianty územních rezerv ZÚR JMK – vlastnická práva

Každá z více variant územních rezerv jednoho záměru (například více rezerv D43), se dotýká rezervou zasažených pozemku a negativně ovlivňuje vlastnická práva k nim ve smyslu výrazného snížení jejich tržní ceny a omezení prodejnosti. Toto omezení vlastnických práv potvrzuje také text Vyhodnocení SEA v kapitole A.6.10 na straně 212–213:

„... Hodnota nemovitosti může samozřejmě dočasně klesnout..."

Zdůraznění *dočasnosti* je nepřípustným zlehčováním ZÚR JMK založené nezákonnosti. Již nyní je jisté, že jedna z více variant územních rezerv bude aktualizací ZÚR převedena do návrhu, ale údajně se neví, která to bude a odpověď má dát až územní studie jádrového území OB3. Nutnost překlopeni jedné z rezerv do návrhu potvrzuje text posledního odstavce kapitoly A.6.10. Vyhodnoceni SEA. Nikdo si však nekoupí nemovitost, která leží v ploše či koridoru některé územní rezervy D43, či jihozápadní tangenty, protože po aktualizaci zásad, tedy za čtyři roky, může tato nemovitost ležet v návrhovém koridoru těchto dálnic, veřejné prospěšných staveb, s možnosti vyvlastnění. Tržní hodnota nemovitostí na území koridorů *územních rezerv* tak bude od vydání ZÚR JMK až do jejich aktualizace, tedy na dobu až čtyři roky, v každém případě výrazně snížena.

Nezávisle na velikosti či síle takového omezení k němu muže dojít pouze na základě výslovného ustanovení zákona – **tedy nikoli jeho pouhým výkladem, že ZÚR mohou obsahovat více variant územních rezerv k jednomu záměru.** Touto připomínkou nenapadáme omezení vlastnických práv, ke kterému dojde vymezením jedné územní rezervy k jednomu záměru. Toto již vyřešil Ústavní soud.

V kapitole A. 12.8. Celkový závěr Vyhodnocení SEA na straně 256 je tvrzeno (citujeme jen část, napadáme samozřejmě celek) .

„.. Předmětem hodnoceni jsou všechny části Zásad územního…. Hodnoceny byly všechny plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury …. a koncepčního řešeni ZÚR JMK jako celek.

Zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověřeni a dořešeni problematiky..OB3....

Potenciálně negativní vlivy .... a významně negativní vlivy… …lze minimalizovat či vyloučit

zajištěním provedeni opatřeni navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK……"

Citovány jsou tři věty a z nich plynou naše následující připomínky 142 a 145.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 141, varianty územních rezerv ZÚR JMK – vlastnická práva, **se nevyhovuje.**

Vlastník má právo nakládat se svým vlastnictvím v mezích právního řádu, tj. v souladu s platnou legislativou. Český právní řád však jednotlivci nedává právní nárok na využívání jeho nemovitosti dle jeho libovůle, ale naopak obsahuje značné množství veřejnoprávní regulace, jež užívání nemovitostí ve veřejném zájmu omezuje. Tuto skutečnost zohledňuje také § 1038 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále také občanský zákoník), když stanoví, že ve veřejném zájmu, který nelze uspokojit jinak, a jen na základě zákona lze vlastnické právo omezit nebo věc vyvlastnit.

K otázce nepřiměřenosti zásahu ZÚR JMK do práv vlastníků nemovitostí uvádíme následující:

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí

s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy.“*

Pořadí	**142**	Pořadí původní	**P 1226–17**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 142

Podvodný Návrh ZÚR JMK – salámování ZÚR JMK na dvě části z důvodu jejich postupného, a tedy snadnějšího prosazení proti vůli veřejnosti.

Vyhodnocení SEA v kapitole A.12.8. Celkový závěr na straně 256 uvádí (citujeme jen část, napadáme samozřejmé celek):

„... Předmětem hodnoceni jsou všechny části Zásad územního ….. Hodnoceny byly všechny plochy a kondory dopravní a technické infrastruktury.… a koncepčního řešení ZÚR JMK jako celek.

Dá se předpokládat, že Vyhodnocení SEA výslovně nelže. To by si jeho zpracovatel SEA ani nemohl dovolit. Jeho výslovné tvrzení je ale v případě Návrhu ZÚR JMK 2016 minimálně neetické. Z důvodu celkového dopadu ZÚR JMK (tedy jak záměru navrhovaných, tak i záměrů územních rezerv) na území Jihomoravského kraje jsou tato slova Vyhodnocení SEA lživá zcela jistě.

Z koncepce Návrhu ZÚR JMK 2016 je již nyní zřejmé, že některé z více variant koridoru územních rezerv (typicky například D43) budou muset být při aktualizaci ZÚR JMK překlopeny z rezervy do návrhu, aby byla naplněna dopravní koncepce ZÚR JMK a zákonně uplatněna Politika územního rozvoje ČR. Již při schváleni Návrhu ZÚR JMK 2016 a vydání OOP ZÚR JMK je tedy pořizovateli i schvalujícímu orgánu známo, že ZÚR JMK zatím nevymezily návrhy kondoru dopravní infrastruktury takovým způsobem, který by splnil citové požadavky PÚR ČR a požadavky § 36 stavebního zákona na účelné a hospodárné uspořádáni území kraje. Vymezení územních rezerv se nedá považovat za rádné řešeni existujícího problému dopravy JmK.

Pořizovatel ZÚR JMK a JmK samotný se po zrušení ZÚR JMK 2011 Nejvyšším správním soudem v roce 2012 raději soudil dál, dokonce až u Ústavního soudu kde správně svou při prohrál, místo aby zahájil smysluplnou činnost a celou149). Nyní zvolil postup, který nadužíváním územních rezerv zneužívá ustanovení § 36 stavebního zákona a fakticky tímto postupem maří nejdůležitější cíle územního plánování – existující problémy dotčeného území řešit, nikoli jejich řešeni dlouhodobě, zde již po 16 roku, dále odkládat.

Mimo jiné jde o rozpor s ustanovením § 187 (3) stavebního zákona.

(3) Zásady územního rozvoje pořídí krajský úřad a vydá zastupitelstvo kraje nejpozději do 5 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Uplynutím této lhůty pozbývají platnosti územní plány velkých územních celků.

ZÚR JMK tak měly být vydány nejpozději v roce 2012. Pořizovatel je připravil tak chybně, že zásady byly soudem zrušeny.

Pořizovatel tedy zařadil všechny kontroverzní dopravní stavby v okolí Brna do územních rezerv, u kterých se podle § 36 (1) stavebního zákona neposuzuje vliv na životní prostředí a soustavu Natura 2000. tedy EVL a PO Zákonodárce však zcela určitě nepočítal s tak masivním využíváním (zneužíváním) institutu územní rezervy, jak je tomu v Návrhu ZÚR JMK 2016 V krajním případě by totiž veškeré plochy a koridory mohly být vloženy místo do návrhové části ZÚR do územních rezerv, a také v tomto krajním případě by – čistě právně – ustanoveni § 36 odstavce (1) stavebního zákona nebylo porušeno Užiti či zneužiti institutu územní rezervy v ZÚR JMK je tak otázkou proporcionality, o které bude zřejmě rozhodovat znovu soud.

Stavební zákon stanoví v § 42 postup při aktualizaci zásad územního rozvoje takto:

(4) Při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování se v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 až 41 ***s výjimkou vyhodnocení vlivů aktualizace zásad***

územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, které se zpracovává, jen pokud Ministerstvo životního prostředí ve stanovisku podle odstavce 1 uvedlo, že má být tato aktualizace posouzena z hlediska vlivů na životni prostředí. *Krajský úřad zajisti vyhotovení zásad územního rozvoje zahrnující právní stav po vydání poslední aktualizace a toto vyhotovení opatři záznamem o účinnosti.*

Z tohoto ustanovení je tedy zřejmé, že *vyhodnocení vlivu aktualizace zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území* není nutno zpracovat ve všech případech Nelze tak předem vyloučit možnost, že aktualizaci překlápěné uzemni rezervy existující v Návrhu ZÚR JMK 2016 do návrhové části Aktualizace ZÚR JMK 2020 nebudou vyhodnoceny z hlediska jejich vlivu na udržitelný rozvoj území.

Zcela jistě pak nikdy – ani v roce 2016, ani v roce 2020 – nebude naráz v jednom dokumentu vyhodnocen vliv komplexu nynějších návrhu a nynějších územních rezerv na udržitelný rozvoj území. A také z tohoto důvodu považujeme nynější postup pořizovatele, Krajského úřadu JmK, a schvalujícího orgánu, zastupitelstva JmK, za podvodné jednání.

Tento podvod velmi kulantně a velmi obsáhle a s příkladnou bezzubosti popisuje Stanovisko SEA v kapitole Závěry posuzování od strany 5 MŽP zde například píše:

„... Zároveň je však nutno podotknout, že při excesivním (nad)užíváním institutu územní rezervy

by mohlo dojit k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování

Využívání institutu územní rezervy nemůže být dle mínění MŽP bezbřehé, což vyplývá taktéž z

recentní soudní judikatury .....“

Je zde nutno konstatovat významný vnitřní rozpor Stanoviska SEA, protože v příkrém rozporu s uvedeným názorem MŽP do svého Stanoviska zároveň zařadilo podmínku 3) ohledné vymezení dalších dvou územních rezerv D43, a tím prohloubilo *možnost ohrožení samotné podstaty procesu SEA.* Se Stanoviskem SEA z tohoto důvodu (mimo jiná pochybeni) zásadně nesouhlasíme. **Stanovisko SEA muselo konstatovat znehodnocení procesu SEA, místo toho k němu samo přispělo.**

Ke Stanovisku SEA lze také podotknout, že ani podrobná formulace podmínky 1) o obsahu územní studie dálniční a silniční sítě v okolí Brna nemůže změnit skutečnost znehodnocení celého procesu SEA. Také lze tvrdit, že MŽP nemá ze zákona žádné oprávnění určovat či ovlivňovat obsah územní studie specifikované v ustanovení § 30 stavebního zákona. Celá podmínka 1) Stanoviska SEA je z tohoto důvodu nezákonná.

Tvrdíme, že postupem pořizovatele, tedy *nadužíváním institutu územní rezervy* došlo, jak píše MŽP nejen k *ohrožení samotné podstaty procesu SEA,* ale proces SEA byl zcela znehodnocen.

Nahoře na straně 173 Vyhodnoceni SEA je výslovně uvedeno:

„... Vymezení koridoru územních rezerv není spojeno s negativními vlivy na sledované složky

životního prostředí.“

Zhruba totéž, jen více slovy, je uvedeno v závěru kapitoly A 6.10 na straně 213Vyhodnocení SEA. Je to samozřejmě předčasné a nepodložené spekulativní tvrzení, protože rezervy nejsou dosud SEA řádně posouzeny.

Z celého postupu pořizovatele plyne několik závěrů:

a) Stanovisko SEA nemohlo být vydáno jako souhlasné. Navíc je z vice důvodů nezákonné

b) a musí být zrušeno.

c) Návrh ZÚR JMK nerespektuje zrušující rozsudek NSS. Návrh ZÚR JMK nemůže být

d) schválen a ZÚR JMK nemohou být vydány.

e) Návrh ZÚR JMK je účelově a prokazatelné úmyslně salámován, protože všechny kontroverzní dopravní stavby, které mají nejvýznamnější vliv na přírodu, na životní prostředí, a tedy na zdraví lidi, nejsou z tohoto hlediska stále posouzeny. Nyní se tak rozhoduje o ZÚR JMK v okleštěné podobě, i když je již nyní jisté, že se rezervy (jedna z variant rezerv) budou překlápět do návrhu při aktualizaci ZÚR JMK. Lze tedy hodnověrně tvrdit, že nynější okleštěné ZÚR JMK a také budoucí aktualizace ZÚR JMK, projdou celým schvalovacím procesem a vydáním snáze, než kdyby byly vydány jako jeden celek. Toto je podstata podvodu jak pořizovatele, tak schvalujícího orgánu. Návrh ZÚR nemůže být schválen a ZÚR nemohou být

vydány.

U rezerv RDS34–A a RDS34–B nemůže být důvod zařazení do rezerv ospravedlněn ani podmínkou 3) ve Stanovisku SEA, protože tato podmínka byla MŽP uplatněna pouze z důvodu existence rezerv RDS01–A. RDS01–B, RDS01–C, RDS01–C/Z v Návrhu ZÚR JmK 2016.

Požadujeme plné dopracování ZÚR JMK a vyhodnocení všech koridorů silniční a železniční infrastruktury v celé oblasti Brněnské aglomerace tak, aby všechny dopravní koridory byly závazně vymezeny návrhem, nikoli nahrazovány soustavou územních rezerv.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 142, podvodný návrh ZÚR JMK – salámování ZÚR JMK na dvě části z důvodu jejich postupného, a tedy snadnějšího prosazení proti vůli veřejnosti, **se nevyhovuje.**

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

Ke splnění cílových požadavků PÚR ČR uvádíme, že v PÚR ČR v kap. 5 Koridory a plochy dopravní infrastruktury v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru **nebo územní rezervou**.*“ PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů, respektive umožňuje záměr republikového významu řešit územní rezervou.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme, že PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9, na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK je vymezena jako územní rezerva D43 ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv D43, JZT a MÚK na D1. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže. Tuto skutečnost pro ZÚR JMK dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, tj. D43, JZT a MÚK na D1na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK.

Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K soudním procesům k ZÚR JMK 2011 uvádíme, že Jihomoravský kraj má právo hájit své zájmy prostřednictvím soudů. Vydáním ZÚR JMK v roce 2011 jsme uložený úkol v § 187 odst. 3 stavebního zákona splnili.

K *odkládání řešení již po 16 roků* uvádíme, že JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. Práce na nových ZÚR byly zahájeny bezprostředně po rozsudku soudu NSS (dne 21.06. 2012 ZÚR zrušeny, písemné vyhotovení rozsudku doručeno dne 21.07.2012). Projednání návrhu zadání nových ZÚR JMK bylo zahájeno 08.08.2012. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let" pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Kraj řešením v návrhu ZÚR JMK dostál povinnostem uvedeným v § 18 odst. 1 *vytvářet předpoklady pro výstavbu a* ***pro udržitelný rozvoj území****…*

K domněnce podatele, že *všechny kontroverzní dopravní stavby v okolí Brna jsou zařazeny do územních rezerv* uvádíme, že jako územní rezerva je vymezena část dálnice D43 a JZT nikoliv všechny kontroverzní dopravní stavby. Viz záměry z PÚR uvedené výše.

V rámci aktualizace ZÚR JMK bude zpracováno posouzení vlivů Aktualizace ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze stavebního zákona. Vzhledem k tomu, že součástí aktualizace ZÚR JMK bude vymezení dálnice D43 ve variantách, z nichž bude následně po projednání aktualizace ZÚR JMK vybrána výsledná varianta v návrhu, nelze předpokládat, že by MŽP v tomto případě nepožadovalo zpracování vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Návrh každé územní rezervy byl velmi pečlivě zvažován a je řádně odůvodněn. K množství vymezených územních rezerv uvádíme, že počet vymezených územních rezerv v návrhu ZÚR JMK 2011 je přibližně stejný jako počet územních rezerv v návrhu ZÚR JMK 2016.

K namítané „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku uvádíme, že ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Hodnocením záměrů v dokumentaci SEA se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [218] cit.: *„Nejvyšší správní soud konstatuje, že v části stanoviska SEA označené jako „Stručný popis vyhodnocení" je uvedeno, že předmětem hodnocení jsou plochy a koridory dle PÚR 2008, plochy a koridory nadmístního významu a územní rezervy. Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů*

ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci."

Ke stanovisku SEA jsme se vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 135**.

Z vyhodnocení připomínky je zřejmé, že zvolený postup je odůvodněný, neboť navrhuje takové řešení, které je *nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli.*

Pořadí	**143**	Pořadí původní	**P 1226–18**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 143

Podvodný Návrh ZÚR JMK – salámování dálnic na vice dílů – samostatných záměrů.

Námi vybraným a typickým příkladem je zejména dříve rychlostní silnice R43, dnes dálnice D43.

Tato dálnice je v Návrhu ZÚR JMK zcela neodůvodnitelné salámována na několik záměrů nadmístních koridorů – návrhu DS02, DS03 a rezerv RDS01–A, RDS01–B, RDS01–C, RDS01–C/Z, RDS34–A, RDS34–B, Takto salámovaná jedna stavba dálnice D43 je také posouzena ve Vyhodnocení SEA; a to pouze návrhy DS02, DS03, protože záměr úseku DS01 Kuřim–Lysice byl z důvodu podmínky č. 3) Stanoviska SEA překlopen do rezerv RDS34–A, RDS34–B.

Tedy souhrnně k návrhu nadmístních kondorů DS02 a DS03 ve Vyhodnocení SEA.

Vyhodnocení salámovaného záměru po jednotlivých dílech však vede, minimálně muže vést, ke zcela chybným závěrům Vyhodnocení SEA Důkazem je text přílohy 2 v oddíle Vyhodnocení identifikovaných vlivu, v části Ovzduší, **kde je někde hodnocena R43 jako jeden celek** ....

„... Výstavba rychlostní silnice R43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější …

*Dlouhodobé vlivy komunikace jsou proto hodnoceny jednoznačně jako výrazně **pozitivní.“** .... o* něco **níže zase jako pouhá tři kolečka salámu** (ještě k tomu chybně, protože kolečko salámu DS01 již neexistuje) :

*„... V podobě navržené v ZÚR, tj. při realizaci pouze v úseku Kuřim–hranice kraje (záměry DS01–DS03) záměr vytváří … Střednědobé dopady realizace všech tří záměru DS01–DS03 jsou proto hodnoceny jako jednoznačně výrazně **negativní.“***

Pokud již nyní některé části Vyhodnocení SEA vychází z celé, tedy výše citované *úplné silnice R43* (tedy návrhů včetně územních rezerv), pak je naprosto protizákonné, protože stavební zákon jasně stanovil, rezervy se neposuzují. Vyhodnocení je nejen nezákonné, ale je také zatíženo chybou způsobenou právě rozdělením záměru na vice dílů.

Nahlédneme–li do Vyhodnocení SEA přílohy 2 *Hodnocení záměra,* pak zjistíme, že v textu hodnocení záměru DS02 a DS03 navíc není respektováno překlopení záměru DS01 do rezerv RDS34–A, RDS34–B. Důkazem je text v oddíle *Vyhodnoceni identifikovaných vlivu, v* části *Ovzduší*

„... V podobě navržené v ZÚR, tj. při realizaci pouze v úseku Kuřim–hranice kraje (záměry DS01–DS03) záměr vytváří … Střednědobé dopady realizace všech tři záměru DS01–DS03 jsou proto hodnoceny jako jednoznačně výrazně negativní.“

Podobně je tomu v části Obyvatelstvo. Lidské zdraví ...

Také oddíl Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivu, část Ovzduší je nerespektováním překlopení DS01 do rezerv zasažen:

„... Sekundárně vyvolané kumulativní vlivy související s nárůstem dopravy podél stávajících komunikací

v prostoru mezi dálnicí D1 a městem Kuřim ...“ Je to chybně, správně je *„... mezi dálnicí D1 a městem Lysice ...“* Podobné je tomu v části Obyvatelstvo, Lidské zdraví....

V oddíle Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je uvedeno:

„... V co nejkratší době rozhodnout o variantě trasy silnice R43 v úseku D1 – Kuřim tuto trasu začlenit do územně plánovací dokumentace a připravit realizaci celé silnice tak, aby byl přednostně zprovozněn tento úsek. Obdobně postupovat u jihozápadní tangenty města Brna.“

Je zde samozřejmě zase chyba, není respektováno překlopení záměru DS01 do rezerv. Správně má být

„ ... v úseku D1 – Lysice ...“

Oddíl Celkově vyhodnocení záměru na závěr uvádí:

„ Využití kondoru DS02 (DS03) je možné za předpokladu uplatněni navržených opatření SEA.“

Toto celkové vyhodnocení je výrazné chybné – zcela zásadně z důvodu salámování záměru. Přispění chyb s DS01 chybnost vyhodnocení sice zdůrazňuje, ale samo o sobě není rozhodující.

Záměr dálnice D43 musí být navržen a zejména posuzován a vyhodnocován zásadně jako jeden celek ze dvou důvodů:

a) Pouze takto je zajištěn předpoklad, že Vyhodnocení SEA nebude zatíženo chybami.

b) Jde o záměr z PUR ČR, který musí být realizován úplné celý, aby byla PÚR ČR v ZÚR JMK řádně naplněna.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 143, podvodný návrh ZÚR JMK – salámování dálnic na více dílů – samostatných záměrů, **se nevyhovuje.**

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí v článku [218] rozsudku viz vyhodnocení **Připomínky č. 142**.

K rozdělení koridoru R43 na úseky uvádíme následující:

Silnice R43 (v souladu s novou právní úpravou nyní D43) je konkretizací záměru silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35, který je ze své podstaty rozdělen již členěním České republiky dle krajů, další členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje pak logicky vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnost dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Podatelem citované části z přílohy č. 2 dokumentace SEA nevidíme jako rozporné ba naopak projektant jednotlivé úseky D43 komplexně vyhodnotil.

Dokumentace SEA se zpracovává k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání. Koridor dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice byl po společném jednání převeden do územních rezerv. Hodnocení u úseků D43 Lysice – Sebranice a D43 Sebranice – hranice kraje se v této části neupravovalo vzhledem k tomu, že převedení úseku Kuřim – Lysice DS01 do územních rezerv, nemělo vliv na celkové vyhodnocení záměrů což dokládá i citace podatele *…DS01–DS03 jsou proto hodnoceny jako jednoznačně výrazně negativní….*

V oddíle Navrhovaná opatření k vyloučení, snížení……je správně uvedeno V *co nejkratší době rozhodnout o variantě trasy silnice R43 v úseku D1 – Kuřim… ,aby byl přednostně zprovozněn tento úsek.* Projektant tak vyhodnotil jako nejpotřebnější úsek D1 – Kuřim.

Pořadí	**144**	Pořadí původní	**P 1228**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 144

Trasováním R43 v německé trase po hranici a katastrem městyse Drásov se výrazně zhorší životní podmínky občanů městyse Drásov a dalších přilehlých obcí {hluk, polétavý prach světelný smog, zplodiny hoření, vibrace, změna vodních odtokových poměrů atd.) což mj. výrazně negativně ovlivní i ceny nemovitostí. Dle veřejného vyjádření odborníka Jmk bude hluk ve středu obce překračovat povolené limity. Současně dojde k omezení pohybu zemědělské techniky a znemožni se volná migrace polní a lesní zvěře.

Omezeni výstavby R43 pouze na úsek mezi Jevíčkem a Čebínem (benzínová pumpa) bez jakéhokoliv napojení na Brno a D1 na straně jedné bez napojení na rychlostní komunikace na severu Moravy je nesmyslné. ZÚR se vyhýbá řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna, neřeší nutný obchvat Brna a neřeší napojení jim navrhovaných variant R43 na Brno a D1 s tím, že toto bude řešeno dodatečně. **Stanovení časově neomezených tzv. územních rezerv pro různá trasování je pouhým oddalováním konečného řešení** a má za následek pokles ceny dotčených nemovitostí.

Německé trasa neřeší dopravu mezi dálnici rozdělenými obcemi Drásov, Malhostovice, Skalička a Všechovice, což zkomplikuje život mikroregionu (školní docházka, zdravotnické služby zajišťované poliklinikou Drásov, továrna Siemens atd.). Realizací navrhované R43 v německé trase dojde ke znehodnocení státem chráněných území Malhostovická pecka, Zkamenělá svatba, skalní masiv Krkatá bába atd.

Požadujeme definitivní vymezení koridoru R43 v trase tzv. „optimalizované" varianty, která je šetrná k přilehlým obcím a je současně kvalitním severním obchvatem Kuřími a umožňuje důsledné oddělení tranzitní a cílové dopravy ve vztahu k Brnu. Tato varianta je nejšetrnější ke všem přilehlým obcím a nerozděluje region.

Vyhodnocení připomínky

Jednotlivé odstavce textu připomínky se z hlediska věcného obsahu vztahují k více aspektům, resp. je i opakují (ceny nemovitostí). Jako podstatu podání (vlastní připomínku) proto chápeme požadavek na **definitivní vymezení koridoru R43 v trase tzv. „optimalizované" varianty**, ostatní text jako odůvodnění námitky. Z textu podání vyplývá, že připomínka se vztahuje k území obce Drásov a obcí dotčených vymezením koridoru dálnice D43 (dle dřívější právní úpravy rychlostní silnice R43).

Připomínce, požadujeme definitivní vymezení koridoru R43 v trase tzv. „optimalizované" varianty**, se nevyhovuje.**

Odůvodnění:

Katastr obce Drásov je v návrhu ZÚR JMK dotčen vymezením územní rezervy pro vedení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě „Německé". Pořizovatel ZÚR JMK podotýká, že argumenty uvedené v podání týkající se dotčení území obce negativními vlivy na životní prostředí (hluk, polétavý prach, zplodiny, …) jsou obecnými charakteristikami provázejícími jakékoliv dopravní stavby.

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 občanů, ať již jsou vedeny v jakékoliv trase. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„… dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto*

posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran."

Důvody uvedené v podání akcentují ve vztahu k trasování dálnice D43 hledisko životního prostředí a zdraví obyvatel, omezení migrace zvěře a pohybu zemědělské techniky a ovlivnění cen nemovitostí. Je však nezbytné vzít v potaz, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, zváženy a zohledněny musí být nejrůznější aspekty, nejen negativní vlivy na obyvatelstvo a zvířenu, ale v neposlední řadě také přepravní účinnost a vlivy na různé složky životního prostředí, které je třeba posoudit v širších souvislostech. Při malé podrobnosti, kterou umožňuje měřítko ZÚR JMK, není možné porovnat uvedené parametry na potřebné úrovni.

Varianty územní rezervy D43 ve variantě „Německé" a „Optimalizované MŽP" budou proto mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno", uložené ZÚR JMK. Úkolem uvedené územní studie (viz rámcový obsah územní studie v bodě 438 textové části I. návrhu ZÚR JMK) je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území.* Při prověřování má územní studie mj. *zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území*.

Jedním z problémových okruhů, na jejichž zpracování má být soustředěna zvláštní pozornost, je *„prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry"*. Při prověřování má územní studie mj. *„zohlednit strukturu osídlení a limity využití území včetně zastavěných území, prověřovaná řešení směřovat k dopravní účinnosti řešení, minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí, na přírodu, krajinu a krajinný ráz území"*.

Zdůrazňujeme, že vymezení koridoru pro dálnici D43 jako územní rezervy neumožňuje realizaci stavby D43 a nemůže tedy ani po vydání ZÚR JMK obsahujících koridor územní rezervy dojít ke zhoršení podmínek v území. Dále rekapitulujeme, že dopady obou variant na území obcí a jejich obyvatel budou spolu s dalšími kritérii podrobněji hodnoceny v rámci územní studie uložené v ZÚR JMK. Z citovaných pasáží rámcového obsahu územní studie vyplývá, že možné dopady, které jsou podateli namítány (životní podmínky občanů – hluk, polétavý prach světelný smog, zplodiny hoření, vibrace, změna vodních odtokových poměrů, omezení pohybu zemědělské techniky a volné migrace, dopravní a další vztahy mezi obcemi, ochrana chráněných území), budou zohledněny přiměřeně podrobnosti řešení v rámci relevantních kritérií. Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie, která mj. podrobněji vyhodnotí rizika negativních dopadů na zdraví obyvatel. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě některých úseků dálnice D43. Územní studie se stane podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

K problematice zátěže území v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku."*

Ve vztahu k preferenci varianty „optimalizované MŽP", která je dle prezentovaného názoru „šetrná k přilehlým obcím", uvádíme, že větší vlivy na nejbližší zástavbu byly jednoznačně identifikovány u varianty „Německé", na druhou stranu její celkový průchod kolem zástavby je kratší (jde „napříč" vůči obcím), zatímco varianta „Optimalizovaná MŽP" obchází Lažany, Újezd a Lipůvku v delších úsecích. Vzdálenosti komunikace od nejbližší

zástavby ovšem budou v obou variantách silně záviset na konkrétní poloze trasy v rámci vymezeného koridoru.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie, jejímž úkolem je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost … navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území".* Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je *„prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …"*

Pořizovatel ZÚR JMK nesouhlasí s názorem, že se ZÚR JMK vyhýbají řešení dopravy v okruhu 20 km od Brna a že vymezení územních rezerv v ZÚR JMK je „pouhým oddalováním konečného řešení". Pořizovatel pouze využívá ve prospěch kvality budoucího řešení relevantní nástroje územního plánování, a to s ohledem na komplikovanost centrálního území kraje a potřebnost prověření záměrů, které se v něm kumulují, v podrobnějším měřítku. Řešení ZÚR JMK obsahuje pro jednotlivé záměry v rozsahu celého kraje jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách. Toto řešení je řešením kompletním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno proto, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie. Tímto pořizovatel ZÚR předchází vymezování variant záměrů, které by mohly být vyhodnoceny jako nerealizovatelné, resp. (veřejnoprávně) neproveditelné.

Požadavku na definitivní vymezení koridoru dálnice D43 lze zodpovědně vyhovět až na základě podrobného prověření všech vazeb a souvislostí v území. Kvalifikované rozhodnutí o výběru variant záměrů dálniční a silniční sítě musí být podloženo podkladem, který umožní podrobnější nastudování a vyhodnocení nejen jednotlivých variant záměrů a jejich možných kombinací, ale i vzájemných kombinací dílčích úseků, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Takovým podkladem bude uvedená územní studie.

Upřednostnění některé z variant záměrů nebo i jejich dílčích částí v současné fázi by bylo v daném kontextu neodůvodnitelné a mohlo by ve svém důsledku vést i k blokaci řešení, které vzejde z podrobnějšího prověřování jako optimální.

K rozdělení záměru dálnice D43 na úseky pro účely zpracování ZÚR JMK neplyne možnost výstavby separátního úseku bez dalších návazností. Pořizovatel podotýká, že členění dálnice (resp. i dalších záměrů řešených v ZÚR JMK) na úseky zvolené pro účely zpracování ZÚR JMK a posouzení jejich vlivů na životní prostředí nelze zaměňovat s případným budoucím členěním na realizační etapy (úseky) ve fázi podrobné projektové přípravy a vlastní realizace dálnice, kdy bude již na místě řešení návaznosti a provozní funkčnosti jednotlivých etap.

Členění na úseky v rámci území Jihomoravského kraje vychází z návazností na dopravní síť celého kraje, ze stupně podrobnosti existujících územně plánovacích podkladů a jiných dokumentů (např. hodnocení EIA), z existence variant a dalších okolností, jak je popsáno dále.

Dílčí úseky D43 vymezené v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (tj. úseky návrhové) představují logické a samostatné stavby, které lze etapově realizovat a vhodně dočasně napojit na stávající úseky I/43. Úsek Lysice – Sebranice (DS02) může být ve směru na Pardubický kraj dočasně napojen na stávající I/43 (MÚK Sebranice – směr Svitavy). Ve směru na Brno bude přes navrhovanou MÚK Lysice napojen prostřednictvím silnice II/376 na stávající silnici I/43. Tento dílčí úsek dálnice D43 přispěje ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v etapově realizovaném úseku a napomůže alespoň částečně zkvalitnění dopravy ve vztahu Boskovice/Svitávka – Lysice/Černá Hora – (Brno).

Úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je navržen v ZÚR JMK jako veřejně prospěšná stavba. Jeho realizace je podmíněná realizační koordinací s plánovanou D43 navazující na hranici s Pardubickým krajem ve

směru na Moravskou Třebovou s napojením na dálnici D35.

Vedení dálnice D43 ve směru na Velké Opatovice a Moravskou Třebovou je plně v souladu s Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR). Vedení D43 mezi dálnicemi D1 a D35 bylo na základě úkolu z PÚR ČR 2008 (zodpovědné orgány MD, MŽP a kraje Jihomoravský a Pardubický) prověřováno ve dvou základních variantách s napojovacími místy v prostoru Svitav a v prostoru Moravské Třebové. Zpracovaná dokumentace jednoznačně odmítla vedení dálnice D43 ve směru na Svitavy, a to především z důvodů rizika narušení vodních zdrojů Březovského vodovodu, který je zdrojem pitné vody pro krajské město Brno. Zodpovědné orgány tak jednoznačně potvrdily výslednou polohu vedení D43 s napojením na D35 v prostoru Moravské Třebové. Tomu odpovídá i vedení D43 v úseku Sebranice – hranice kraje přes prostor Velkých Opatovic (tedy dle připomínky „na Jevíčko“).

D43 v úseku Kuřim – Lysice je vymezena jako územní rezerva, a to především proto, aby bylo minimalizováno případné riziko, že bude realizována D43 ve směru od severu až po Kuřim dříve, než bude realizován navazující úsek Kuřim – dálnice D1 (viz výše k požadavku MŽP). To by znamenalo zavedení dopravy v prostoru Kuřimi na stávající kapacitně nevyhovující silnici I/43 s průchodem Brnem přes VMO a vnitroměstské komunikace. Taková situace by zcela paralyzovala celý silniční a komunikační systém Brna a okolí a znamenala by zásadní zhoršení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

Potencionální možnost (důsledného) oddělení tranzitní a cílové dopravy ve vztahu k Brnu je v případě dálnice D43 relevantní zvažovat pouze pro úsek Kuřim – D1, neboť v navazujícím úseku Kuřim – Lysice se bude tranzitní a cílové dopravy doprava směřující na Brno realizovat ve společném koridoru, ať již bude vybrána jedna či druhá z (geograficky blízkých) variant. V úseku Kuřim – D1 se tato dopravně inženýrská problematika týká variantního vedení D43 ve stopě bystrcké versus vedení ve stopě Boskovickou brázdou. Stěžejní roli z hlediska dopravně inženýrského hrají kritéria přepravní využitelnosti a dopravní účinnosti dané komunikace. Z hlediska dopravní účinnosti, kdy cca 82 % dopravy ve směru sever – jih představuje doprava zdrojová a cílová vázaná na město Brno a jeho příměstské části, je D43 v oddálené poloze (ve stopě Boskovickou brázdou) využitelná pouze částečně. Z výsledků modelování dopravy a prognózy dopravy se ukazuje, že oddálená poloha dálnice D43 až za Přírodní park Podkomorské lesy má významně omezenou schopnost přenést a rozdělit dopravu zdrojovou a cílovou vázanou na aglomeraci města Brna.

K námitce změny ceny nemovitostí uvádíme, že územní rezervy jsou (ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona) plochy a koridory vymezené s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejichž dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Jedná se tedy o územní rezervy pro vyhodnocení potřebnosti a plošných nároků záměrů, a nikoliv o záměry samotné. Omezují (a to jen dočasně) vlastníky pozemků pouze v možnosti realizace „podstatných změn“ v území, které však nejsou ze strany vlastníků „nárokové“. Z povahy územní rezervy vyplývá, že sama o sobě nemůže mít za následek znehodnocení nemovitosti. Budoucí eventuální snižování hodnoty (ceny) nemovitostí je ve fázi územní rezervy a uvedeném kontextu pouze hypotetické. Není přitom vyloučeno, že hodnota může být ovlivněna i v opačném smyslu v důsledku zlepšení dopravní dostupnosti obce po realizaci D43.

Pořadí	**145**	Pořadí původní	**P 1226–20–22**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 145

Podvodný Návrh ZÚR JMK Územní studie OB3 Brno a její nezákonnost.

Vyhodnocení SEA v kapitole A. 12. 8. Celkový závěr na straně 256 uvádí (citujeme jen část, napadáme samozřejmě celek):

„ … Zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky …

OB3 …

V písemnosti č. j. 17524/2016 datované 02.02.2016, Vyhodnocení připomínek JmK argumentuje k připomínkám 4), 5), 6), 7) s tím. že (citujeme jen část, napadáme ale celý odstavec vyhodnocení):

„... Územní rozvoj tohoto prostoru je proto třeba prověřit … Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona … nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu … V ZÚR JMK je proto za účelem prověření reálného průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury ve složitém okotí města Brna navržena Územní studie nadřazeně dálniční a silniční šitě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno … „

Opravdu velmi podrobné je tento způsob přípravy ZÚR JMK popsán straně 355 Komplexního odůvodnění ZÚR JMK v kapitole G. 9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studii. Je zde (k bodu 438) podrobně rozepsána *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.*

Zmínky o této Studii jsou v Návrhu ZÚR JMK porůznu, například také na straně 184 Vyhodnocení SEA atd. Pořizovatelem zvolený postup je ale nezákonný, je ve zřejmém rozporu se záměrem zákonodárce včleněném do ustanovení § 36 stavebního zákona, které v odstavci (2) umožňuje:

*(2) Zásady územního rozvoje mohou ve vybraných **plochách nebo koridorech** uložit prověření změn jejich využití územní studií.*

Jde ale samozřejmě výhradně o plochy nebo kondory vymezené na základě ustanovení § 36 odstavce (1) stavebního zákona, kde ale rozvojová oblast PÚR ČR ani její část nemůže být plochou ZÚR JMK vymezenou podle § 36 stavebního zákona:

*(1) 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 …*

U každé nadmístní plochy vymezené podle § 36 odstavce (1) stavebního zákona musí být stanoveny *požadavky na její využití, a* teprve tyto stanovené požadavky na využití plochy, možnost změny stanoveného využiti, lze prověřovat územní studií podle odstavce (2). U plochy *jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno,* není pro její rozlohu (a tím také pro různorodost jejího využití) stanovení jejího využití možné, proto toto využití nelze ani nijak dál prověřovat územní studií. Ustanovení § 30 stavebního zákona s touto skutečností není v žádném rozporu.

Příkladem, pokud ZÚR JMK vymezily plochu DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace, tedy plochu s jasně vymezeným využitím, pak v takové ploše, která splňuje podmínky ustanovení § 36 (1) stavebního zákona lze *uložit prověření změn jejich využití územní studií.* Výsledkem takové studie muže být, že plocha bude využita zcela jinak, než pro modernizaci letiště.

Podvodný Návrh ZÚR JMK – Územní studie OB3 Brno a varianty územních rezerv.

Jádrová oblast Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno (PÚR ČR) tak, jak ji Návrh ZÚR JMK na výkresu I.5. Výkres oblastí, ploch a koridorů .... vymezuje, zaujímá snad až 15 % území JmK a to je dalším důvodem proč nemůže být plochou vymezenou podle § 36 (1) stavebního zákona a nevztahuje se na ni možnost uvedená v § 36 (2) stavebního zákona ... *uložit prověření změn jejich využití územní studií.*

Jádro oblasti OB3 je vymezeno značně neurčitě dokonce nezasahuje severně od Malhostovic či Lipůvky, nezasahuje tedy území, kde je zapotřebí vymezit návrh koridoru dálnice D43, jehož poloha závisí na závěrech *Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě* ... Jsou zde jen varianty územních rezerv

RDS34–A, RDS34–B. Je to další hrubá chyba Návrhu ZÚR JMK.

Návrh ZÚR JMK 2016 tedy vymezil nadmístní plochu *jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno*, ve které se *ukládá prověření změn jejich využití územní studií.* Obsah této studie je dán jejím konkrétním názvem *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.*

Současně však Návrh ZÚR JMK 2016 v této ploše *jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno* vymezil také varianty kondorů územních rezerv *nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.*

Vypracování *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě …* „ ještě nebylo ani zadáno, přesto Návrh ZÚR JMK 2016 již nyní, a tedy předčasně, předjímá její výsledky tím, že pro *nadřazenou dálniční a silniční síť* vymezuje plochy územních rezerv.

Tvrdíme, že také tento postup prokazuje značnou chaotičnost přípravy ZÚR JMK.

Podvodný Návrh ZÚR JMK – nejistota realizovatelnosti.

Vyhodnocení SEA v kapitole A.12.8. Celkový závěr na straně 256 uvádí (citujeme jen část, napadáme samozřejmé celek):

„... Potenciálně negativní vlivy ... a *významně negativní vlivy … lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK.*"

Touto větou tedy Vyhodnocení SEA souhrnně tvrdí, že všechny návrhové záměry, plochy a koridory, jsou realizovatelné, pokud budou provedena opatření podle Vyhodnocení SEA, přílohy 2 *Hodnocení záměrů.*

Návrh ZÚR JMK 2016 však vymezil nadmístní plochu *jádrového území OB3 metropolitní rozvojově oblasti Brno,* ve které *se ukládá prověření změn jejich využíti územní studií.* Obsah této studie je dán jejím konkrétním názvem *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"* Současně Návrh ZÚR JMK 2016 v této nadmístní ploše *jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno* vymezil kondory územních rezerv *nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno".*

Vzhledem k množství územních rezerv v okolí Brna a velikosti plochy pro zpracování *Územní studie nadřazené …*, tedy problémů ve Vyhodnocení SEA neřešených, však Vyhodnocení SEA nemůže vůbec nijak předvídat, jak se tento znovu a opakovaně odložený dopravní problém muže dotknout celkového řešení dopravy celých ZÚR JMK a zda negativní vlivy půjde skutečné *minimalizovat či vyloučit zajištěním provedeni opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK ...*

Faktické vyloučení plochy *jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno z* řešení ZÚR JMK degraduje celý Návrh ZÚR JMK 2016. Nejen zpracovatel SEA, ale ani pořizovatel ZÚR JMK, ani schvalující orgán nemohou vůbec nijak předvídat, jak se tento neodůvodnitelně opakovaně odložený dopravní problém muže dotknout celkového řešení dopravy celých ZÚR JMK.

Realizovatelnost Návrhu ZÚR JMK je tedy nedoložitelná a neprokazatelná a **tvrzení Vyhodnocení SEA**

„Potenciálně negativní vlivy ...a významně negativní vlivy… …lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK …"

jeví všechny známky účelové spekulace zpracovatele, účelové snahy vyhodnocovaný Návrh ZÚR JMK nehodit do odpadkového koše.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 145, podvodný návrh ZÚR JMK – Územní studie OB3 Brno a její nezákonnost, územní studie OB3 Brno a varianty územních rezerv, nejistota realizovatelnosti**, se nevyhovuje.**

Ze strany podatele se jedná o nepochopení stavebního zákona.

Pro vysvětlení uvádíme, že v návrhu ZÚR JMK byly vymezeny územní rezervy pro D43, JZT a pro umístění MÚK na D1. V souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona byly stanoveny pro takto vymezené územní rezervy v textové části I. Návrhu ZÚR JMK požadavky na uspořádání a využití území tj. byl stanoven konkrétní účel vymezení územních rezerv. Následně bylo uloženo ve vybraných plochách (územní vymezení viz textová a grafická část) prověření změn jejich využití územní studií. Název studie byl zvolen „*Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"*. Z rámcového obsahu územní studie uvedeného v textové části ZÚR JMK je zřejmé, co bude úkolem územní studie. Je zřejmé, že územní studie není uložena z důvodu prověřování využití OB3 Metropolitní rozvojové oblasti, jak se domnívá podatel.

Důvody vymezení územní studie jsme uvedli v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 142**.

K tvrzení podatele, že *došlo k faktickému vyloučení plochy jádrového území OB3 metropolitní oblasti Brno z řešení ZÚR JMK* uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti

Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Pořadí	**146**	Pořadí původní	**P 1226–23**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 146

Nečinnost JmK a rozpor Návrhu ZÚR JMK 2016 s rozsudkem NSS.

Součástí *Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3* … má být hluková a rozptylová studie, a podle textu na straně 361 Komplexního odůvodnění …

„Součástí územní studie bude vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází především na území Brna a v oblastech kumulace záměrů … „

Tato studie včetně – vyhodnocení kumulativních a synergických vlivu – přitom měla, minimálně mohla, být již dávno hotova.

Komplexní odůvodnění Návrhu ZÚR JMK určuje na straně 361 harmonogram vypracování studie v součtu (6 až 12) + (12 až 15) maximálně 27 měsíců, tedy **2 roky a 3 měsíce.**

MŽP ve Stanovisku SEA ukládá v podmínce 1) předložit aktualizaci ZÚR JMK s vyřešenou dopravní infrastrukturou v okolí Brna nejpozději do **3 let** od vydání ZÚR JMK.

Podle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011

„ [707] ... vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území neodpovídá požadavkům bodu 5 příloha stavebního

zákona, neboť neobsahuje dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, pročež napadené ZÚR vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu. V důsledku této skutečnosti bylo zatíženo vadou též kladné stanovisko MŽP … „

Aktuální Stanovisko SEA z ledna 2016 v podmínce 3) ukládá:

„Nevymezovat v ZÚR JMK koridor pro záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice před vymezením koridoru pro záměr R43 v úseku D1 – Kuřim „ Tím se stanovisko MŽP snaží odvrátit další z důvodů, pro který NSS zásady v roce 2012 zrušil

„[709] ... Pokud jde o nezákonný výběr varianty záměru R43 v úseku Kuřim – Černá Hora ... „

NSS zrušil ZÚR JMK 2011 již 21.06.2012, tedy přesné před čtyřmi roky, a to pravé z důvodu neřešení kumulativních a synergických vlivů komplexu silnic a dálnic na lidské zdraví v Brněnské oblasti. Soud také vyslovil, že napadené ZÚR vychází z neúplně zjištěného skutkového stavu.

Tento nezákonný stav ZÚR JMK 2011 nynější Návrh ZÚR JMK 2016 nijak nezlepšil.

Návrh ZÚR JMK 2016 tedy jasně prokázal celé čtyři roky trvající absolutní nečinnost JmK při řešení problému dopravy.

Řešení důvodu zrušení ZÚR JMK 2011 je tak znovu odsunut do budoucna, a názor NSS je nezákonně obcházen podvodným nadužíváním institutu územní rezervy a nezákonným stanovením nutnosti provedení územní studie v oblasti OB3. Návrh ZÚR JMK 2016 nelze schválit ani vydat.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 146, nečinnost JMK a rozpor Návrhu ZÚR JMK 2016 s rozsudkem NSS, **se nevyhovuje.**

Důvody vymezení územní studie jsme uvedli v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 142**.

Nelze pochopit souvislost s podatelem uváděným převedením D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy s nezákonným výběrem varianty R43 v úseku Kuřim – Černá Hora v minulých ZÚR JMK (2012). Požadavek na převedení předmětného úseku do územních rezerv odůvodnilo MŽP ve stanovisku SEA. Pokud podatel vidí možný nezákonný výběr varianty v neposouzení kumulativních a synergických vlivů uvádíme, že pro tento záměr bylo hodnocení provedeno, což dokládá dokumentace SEA předložená ke společnému jednání. Předmětný úsek byl komplexně hodnocen a projektant doporučil na základě výsledků hodnocení nejvhodnější variantu. O konečném výběru varianty by v případě nepřevedení do územních rezerv rozhodovalo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje v souladu s § 38 odst. 2 stavebního zákona.

K nečinnosti JMK jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 142**.

Pořadí	**147**	Pořadí původní	**P 1226–24**
Téma		Teplovody	
Téma – jiné			

Připomínka č. 147

Rozpor Návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR a Stanoviskem SEA – koridor horkovodu TET01.

Aktualizace PÚR ČR na straně 15 v odstavci (26) uvádí jednu z republikových priorit:

„ Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech … „

Koridor horkovodu TET01 je s touto republikovou prioritou PÚR ČR ve výrazném rozporu, protože od obce Tetčice je horkovod umístěn přímo do aktivní zóny záplavového území říčky Bobravy.

Odůvodnění ZÚR JMK se koridoru TET01 věnuje na stranách 192, 193. V jeho závěru je tučně uvedeno, že došlo k převedení záměru do kapitoly Plochy a koridory podle PÚR ČR. Přesto v odůvodnění ZÚR JMK úplně chybí *zvláštní odůvodnění výjimečnosti* důvodů, odůvodnění vyžadované právě PÚR ČR, proč je horkovod umístěn do aktivní zóny záplav pod Tetčicemi. Viz stanovení záplavového území Bobravy, čj. JMK

38746/2005 OŽP–Fr ze dne 14.12.2005.

Odůvodnění ZÚR JMK se nezabývá ani odůvodněním *nezbytnosti* stavby, vyžadované v § 67 (1) vodního zákona.

Vyhodnocení SEA v příloze 2 uvádí u koridoru horkovodu TET01 vyhodnocení jeho vlivu na povrchové vody, je zde uvedeno:

„... přechod záplavových území Bobrava, Jihlavu. Oslava. Rokytná. V důsledku zjištěných střetu nelze vyloučit ovlivnění odtokových poměrů v záplavovém území."

Koridor je tedy v rozporu s podmínkou 5) Stanoviska SEA čj. 85166/ENV/15 datovaného 05.01.2016.

Toto je další chyba Návrhu ZÚR JMK. Se střetem horkovodu a záplavového území Bobravy nesouhlasíme. Požadujeme, aby trasa koridoru horkovodu TET01 byla posouzena ve variantách, kdy jedna z variant musí vést mimo existující záplavové území Bobravy.

Požadujeme, aby koridor horkovodu byl posouzen z hlediska vlivu horkovodu na krajinný ráz přírodního parku Bobrava a jiných chráněných území.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 147, rozpor Návrhu ZÚR JMK s PÚR ČR a Stanoviskem SEA – koridor horkovodu TET01, **se nevyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor horkovodu vymezený v PÚR. Záměr byl v souladu se stavebním zákonem vyhodnocen v dokumentaci SEA a Natura. V dokumentaci SEA je uvedeno, že nelze vyloučit ovlivnění odtokových poměrů v záplavovém území. Závěry hodnocení jsou promítnuty do textové části I. Návrhu ZÚR JMK k záměru horkovodu, kde je uvedeno v úkolech pro územní plánování *Zpřesnit a vymezit koridor v součinnosti se správci sítě, s ohledem na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a minimalizaci střetů s limity využití území……*

V požadavku 5) stanoviska SEA je uvedeno cit.: *„Koridory liniových záměrů při průchodu záplavovým územím v závislosti na místních podmínkách směrově řešit v nejkratší možné délce s **cílem minimalizace vlivů na odtokové poměry (inundační mosty)**. Vyloučit taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině."*

Vymezený koridor tedy není v rozporu s požadavkem v bodě 5) stanoviska SEA jak se domnívá podatel. ZÚR stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje vymezením ploch a koridorů. Předmětem ZÚR nemůže být technické řešení stavby.

§ 67 odst. 1 vodního zákona zní *„V aktivní zóně záplavových území se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s **výjimkou** vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále **nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury**…"*. Uvedený paragraf neukládá odůvodňování nezbytnosti stavby v ZÚR. Nezbytnost vymezení koridoru pro horkovod je deklarovaná PÚR, která byla projednávána s dotčenými orgány hájícími zájmy dle jím svěřené působnosti.

Otázkou povinnosti posuzovat koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: *„…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.*

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…"

V rámci projednání zadání ZÚR JMK nebyl ze strany dotčených orgánů uplatněn požadavek na zpracování variant horkovodu.

K požadavku na posouzení vlivu horkovodu na krajinný ráz přírodního parku Bobrava a jiných chráněných území uvádíme, že hodnocení záměru horkovodu je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA včetně hodnocení vlivů na předmětná chráněná území.

Pořadí	**148**	Pořadí původní	**P 1226–25**
Téma		Teplovody	
Téma – jiné			

Připomínka č. 148

Rozpor Návrhu ZÚR JMK s rozsudkem NSS – koridor horkovodu TET01

Textová část I.D Zpřesnění vymezení ploch……. na straně 95 v odstavci (231) píše

„ Je navržen koridor z JE do předávací stanice v Brně – Bosonohách."

Aktualizace PÚR ČR na straně 59 v odstavci (136) uvádí

„... Závazným vymezením koridoru technické infrastruktury v Politice územního rozvoje se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části ..."

V textové části PÚR ČR na straně 61 není v odstavci (142) u záměru E4a ani slovo o spojení elektrárny Dukovany a města Brna. Převedení záměru horkovodu TET01 do kapitoly Plochy a koridory podle PÚR ČR nemá žádný relevantní podklad. Jde stále o pouhý záměr nadmístního charakteru.

ZÚR JMK musí *vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu,* to se týká také koridoru horkovodu z Dukovan, označeného TET01 v celém kraji. Ani tento nadmístní (a nadkrajský) koridor však není v Návrhu ZÚR JMK vymezen na území města Brna.

Na straně 355 Komplexního odůvodnění je kapitola *G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* ZÚR JMK navrhovaná *Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3* není ještě ani zadána a Návrh ZÚR JMK nemůže postihnout ani střety silnic či dálnic s horkovodem.

Vymezení koridoru horkovodu z Dukovan na území města Brna tedy zůstává ve vzduchoprázdnu... Ze stejného důvodu byl koridor TE42 horkovodu z Dukovan zrušen ze ZÚR JMK rozsudkem Nejvyššího správního soudu 9 Ao 7–2011 ze dne 24.04.2012:

„Předpokladem pro převzetí záměru koridoru horkovodu z předchozí územně plánovací dokumentace a podkladů do zásad územního rozvoje (§ 36 stavebního zákona z roku 2006) je prověřeni aktuálnosti tohoto záměru tak, aby bylo možné obhájit jeho potřebnost, jakož i komplexnost přijatého řešení. V případě koridoru horkovodu, který je jedním funkčním celkem nadmístního významu, nelze proto pominout vymezení jedné z jeho částí v zásadách územního rozvoje s tím, že tato bude podrobněji vymezena v územním plánu. (Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 24.04 2012. čj 9 Ao 7/2011 – 559)"

Podle textu na straně 338 Komplexního odůvodnění je koridor horkovodu TET01 veřejně prospěšnou stavbou, pro kterou lze práva k pozemkům nebo stavbám na nich odejmout nebo omezit. Protože koridor horkovodu TET01 není na území města Brna vymezen, tak Návrh ZÚR JMK přímo diskriminuje vlastníky pozemku a staveb mimo město Brno, například vlastníky pozemku v katastrálním území Tetčice.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 148, rozpor Návrhu ZÚR JMK s rozsudkem NSS – koridor horkovodu TET01, **se nevyhovuje.**

Nelze souhlasit s podatelem, že *převedení záměru horkovodu do kapitoly Plochy a koridory podle PÚR ČR nemá žádný relevantní podklad*. PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezila v článku E4a koridor pro tepelný výkon včetně potřebné infrastruktury elektrárny Dukovany viz schéma 7 Elektroenergetika.

V ZÚR JMK vymezený koridor TET01 je navržen pro přivedení zbytkového tepla produkovaného jadernou elektrárnou do prostoru předávací stanice Brno-Bosonohy, kde navazuje na místní horkovodní systém města Brna. Vymezení koridoru horkovodu pro dodávku tepla z JE Dukovany v ZÚR JMK má charakter nadmístního významu v části dopravy tepelné energie od zdroje tepla do předávací stanice Brno-Bosonohy. Tepelné rozvody na území města Brna, které slouží k dodávkám tepla jednotlivým odběratelům a které bude nutno posílit, mají charakter místního významu a jsou součástí koncepce veřejné technické infrastruktury územního plánu města Brna. Dalším předpokladem je, že při realizaci záměru se budou na investici podílet dva investoři, kdy hlavní vedení teplovodu po předávací stanici bude v kompetenci ČEZu, vlastní tepelná síť pak v kompetenci Tepláren Brno.

Vzhledem k výše uvedenému, nelze tvrdit, že nevymezením rozvodů na území města Brna vede k diskriminaci vlastníků pozemků a staveb mimo Brno.

Pořadí	**149**	Pořadí původní	**P 1226–26**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 149

Chyba Návrhu ZÚR JMK – absence řešení polohy brněnského nádraží a dvě varianty územní rezervy VRT Javůrek – Brno

Návrh ZÚR JMK, podobně jako je tomu u silniční a dálniční šité v ploše jádrového území OB3, nenaplnil svoji povinnost nadřazené ÚPD kraje nad ÚPD města Brna, když absolutně odhlédl od problému vymezení polohy brněnského nádraží, tedy od řešení Železničního uzlu Brno.

Pořizovatel Návrhu ZÚR JMK se ani nenamáhal postupovat obdobně jako u silnic a dálnic a problém železnic v jádru kraje vyřešit v jedné územní studii. Podle textu I.D Zpřesnění vymezení ploch .... na straně 60 v odstavci (126) ....

„ … jsou koridory vysokorychlostních tratí … navrhovány ve variantách tak, aby byly zajištěny územní … na variantní řešení železničního uzlu Brno a to do doby, než bude rozhodnuto o definitivní poloze hlavního nádraží Brno …. svými podrobnostmi řešení přesahující úroveň ZÚR. ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem stanovují požadavky … „atd. ...

Poloha a řešení celého Železničního uzlu Brno je zcela jistě záležitostí, která ovlivňuje nejenom území města Brna, ale celé jádro Jihomoravského kraje. **Jeho polohu tedy musí řešit a vyřešit nejprve ZÚR JMK a jimi nalezené a prokázané nejvýhodnější řešení pro Jihomoravský kraj pak musí být ze zákona převzato do ÚPD města Brna.** Odkaz na podrobnosti řešení a přesah úrovně ZÚR je neudržitelný, je pouhou výmluvou pořizovatele ZÚR JMK

Pořizovatel Návrhu ZÚR JMK a také samotný JmK, stejně jako u silnic a dálnic, neměl odvahu tento ožehavý problém řešit, nesplnil povinnosti stanovené stavebním zákonem, a tak na jeho řešení zcela abdikoval a přesunul je do územního plánu Brna. Také Odůvodnění ZÚR JMK se vymlouvá na územní plán Města Brna, například na straně 352 píše:

„... V *ÚP Brna bude řešen ZUB podle rozhodnutí ministerstva dopravy učiněného v souladu s Usnesením vlády ... „ doporučuje primátorovi … a hejtmanovi... iniciovat zapracování …“*

Jednotlivá ministerstva, ani celá vláda, ani JmK však nestojí nad zákonem, v tomto případě stavebním. V Návrhu ZÚR JMK jsou uvedeny dvé varianty územní rezervy RDZ02–A, RDZ02–B také z toho důvodu, že čelní představitelé JmK ze svých sobeckých politických důvodů chtějí vydat ZÚR JMK ještě před krajskými volbami 2016 a nechtějí vyčkat na výsledek ohlášeného referenda občanu Brna o poloze hlavního nádraží.

Ale právě tato skutečnost, že by o poloze nádraží měli rozhodovat pouze občané Brna, prokazuje značně diskriminační charakter Návrhu ZÚR JMK. Poloha nádraží a celkové řešení Železničního uzlu Brno rozhodně není pouze věcí občanů města Brna, ale celé široké veřejnosti, minimálně pak občanů JmK. Výsledná poloha nádraží v Brně totiž ovlivni nejen vlastníky pozemku dvou variant územních rezerv RDZ02–A, RDZ02–B, ale také všechny cestující do Brna.

Na straně 348 Odůvodnění ZÚR JMK je vyjmenováno, čeho všeho je Železniční uzel Brno součástí – tranzitního koridoru, šité TEN–T a dokonce se uvádí i Nařízení Evropského parlamentu

… **Také z tohoto důvodu je řešení Železničního uzlu Brno a poloha nádraží, pokud se týká územního plánování, výlučnou záležitostí a povinnosti Jihomoravského kraje a nikoli města Brna. Nad ZÚR kraje jíž není žádná ÚPD, takže problém Železničního uzlu Brno musí vyřešit právě a jen ZÚR JMK. Zásady územního rozvoje kraje nemohou čekat na územní plán Brna.**

Příkladem, pokud ZÚR JMK vymezily plochu DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace, a tento úkol nepřenechaly územnímu plánu obce, pak musí řešit také plochy pro Železniční uzel s polohou nádraží Brno.

Na výkresu I.2 Výkres ploch a koridoru … tak jsou pouze dvě územní rezervy RDZ02–A, RDZ02–B, které mají **počátek doslova v bílém fleku neřešeného území města Brna.** Přitom je faktem, že také na území města Brna zcela bez nejmenších pochyb musí být také záměry nadmístního, a v případě silniční, železniční a letecké dopravy krajského a také nadkrajského významu. U řešení Železničního uzlu Brno nejsou v Návrhu ZÚR JMK dokonce ani územní rezervy pro novou či starou polohu nádraží v Brně. Návrh ZÚR JMK na tento problém abdikoval v plném rozsahu.

Abdikace na řešení zásadních problémů územního plánování na celém území kraje, tedy také na území krajského statutárního města Brna, se nedá ničím ani zastřít, ani omluvit Stavební zákon výslovné stanoví v § 36 v odstavci (4) :

„Zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje a vydávají ...“

Návrh ZÚR JMK toto ustanovení stavebního zákona prokazatelně nesplňuje, když v okolí města Brna neřeší problémy návrhu silnic s dálnic, v Brně samotném pak problémy návrhu ani rezervy železniční dopravy. Návrh ZÚR JMK tak nelze zastupitelstvem kraje odsouhlasit a nelze jej ani zákonně vydat.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 149, chyba Návrhu ZÚR JMK – absence řešení polohy brněnského nádraží a dvě varianty územní rezervy VRT Javůrek – Brno, **se nevyhovuje.**

K požadavku na vymezení přestavby ŽUB Brno 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 železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.).

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška), přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřená dle článku I, odstavce (1), 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*“. ZÚR JMK pro přestavbu ŽUB Brno stanovují v souladu s vyhláškou požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci města Brna. Tímto je uplatněn 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 nejblíže*“. ZÚR JMK ponechávají rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze rozumně dosáhnout zamýšleného výsledku. Vybrané záměry, pro které jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce, představují součást návrhu veřejné infrastruktury nadmístního významu, jejichž následné vymezení v nižším stupni

dokumentace je pro naplnění navrhované koncepce ZÚR JMK závazné.

Záměr ŽUB s požadavkem na územní vymezení a koordinaci v nižším stupni územně plánovací dokumentace je podrobně komentován z hlediska vlastní odborné problematiky daného záměru v kap. G.8.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* na straně 348 a následující textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Z hlediska ekologicky udržitelné dopravy je pro spojení metropolitních oblastí a center velmi příznivá železniční doprava. Ta pro spojení dvou největších měst ČR, tj. Praha – Brno, vzdálené cca 200 km, představuje koncepčně připravovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno, která je součástí celého systému rychlých spojení na území ČR s návaznostmi na sousední země. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko. Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT" (SUDOP Praha, a.s., 2003). Ta je základním podkladem pro vymezení územních rezerv pro VRT v ZÚR JMK.

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 údajnému neřešení problému v okolí města Brna jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 145**.

Pořadí	**150**	Pořadí původní	**P 0957–01–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 150

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor

Je nepřípustné zavlékal do oblasti Dolních Dunajovic dálkovou nákladní i osobní dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepcí Transevropského Baltsko–adriatického koridoru. **Je naopak nutné odvést tranzitní dopravu z této oblasti**, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší v oblasti okolo Mikulova je alarmující (viz i nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Dolní Dunajovice je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy

S nárůstem dálkové tranzitní dopravy narůstá hlučnost z dopravy a je jen otázkou času, kdy se tato hlučnost stane nadlimitní. Trasování dálnice D52 v těsné blízkosti Dolních Dunajovic by vedlo k významnému obtěžování občanů, a to zejména v nočních hodinách.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 150, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor, Dolní Dunajovice je nutné chránit proti zvyšování hlučnosti z dálkové tranzitní dopravy, **se nevyhovuje.**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne

11.12. 2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Dolních Dunajovic se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

K obavám ze znečištění ovzduší z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou

koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

K nadlimitnímu znečištění ovzduší zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009 uvádíme, že výsledky imisního monitoringu za posuzované období jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz kap. A.3.1*. Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

Ke stávajícímu znečištění ovzduší v oblasti okolo Mikulova uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

K připomínce hlučnosti v oblasti okolo Dolních Dunajovic uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*." Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD". Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*."

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**151**	Pořadí původní	**P 0961–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 151

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor

Je nepřípustné zavlékat do oblasti okolo Perné dálkovou nákladní i osobni dopravu a spojovat koridor dnešní silnice I/52 s koncepci Baltsko–adriatického transevropského koridoru. Je naopak nutné odvést tranzitní dopravu z této oblasti, a to i z toho důvodu, že stávající znečištění ovzduší se zhoršuje (viz nadlimitní znečištění zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 151, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 tvořící transevropský Baltsko–adriatický koridor, **se nevyhovuje.**

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12. 2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení

dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti okolo Perné, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

K obavám ze znečištění ovzduší z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí. K dokumentaci SEA viz vyhodnocení **Připomínky č. 100**.

Ke stávajícímu znečištění ovzduší v oblasti okolo Perné uvádíme, že v příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální*.“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

MŽP ve svém stanovisku a připomínkách k návrhu ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území k návrhu ZÚR JMK v rámci společného jednání uvedlo cit.: *„Z variant navrhovaných pro rychlostní silnici R52 je v předloženém vyhodnocení SEA z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta „Základní ŘSD“. Z důvodů uvedených ve vyhodnocení SEA k ZÚR podporuje MŽP toto řešení. Dle návrhové části PZKO tato komunikace zajistí kvalitativně vyšší úroveň propojení mezi Brnem a Vídní ve vazbě na rakouskou dálnici A5. Stavba je součástí sítě TEN–T. Část mezi dálnicí D1 a existujícím úsekem R52 (tzv. Jihozápadní tangenta) v případě realizace významně přispěje ke snížení intenzity dopravy v křižovatce na křížení dálnice D1 se silnicí I/52 (MÚK Brno-centrum, exit 194 na dálnici D1). Jižní úsek mezi Pohořelicemi a státní hranicí přispěje k omezení tranzitní dopravy na stávajícím obchvatu Mikulova, do jehož okolí se v minulosti rozrostla souvislá zástavba města*.“

K nadlimitnímu znečištění ovzduší zaznamenané stanicí ČHMÚ v obci Sedlec v letech 2005, 2006 a 2009 uvádíme, že výsledky imisního monitoringu za posuzované období jsou v dokumentaci SEA zohledněny, viz kap. A.3.1. *Ovzduší* textové části dokumentace SEA.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň kvality ovzduší jako významného determinantu vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**152**	Pořadí původní	**P 0961–03**

Téma	Doprava silniční
Téma – jiné	

Připomínka č. 152

Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov

Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace I/40 vedené středem Lednicko–valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO. Proto je nutné do ZÚR dokreslit plnohodnotný obchvat Břeclavi a umožnit nákladní dopravě opustit ČR již u Břeclavi.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 152, požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov, se **nevyhovuje**.

Připomínka požadující odvedení zbytné dopravy ze silnice I/40 a zakreslení plnohodnotného obchvatu Břeclavi směřuje k řešení obchvatu Břeclavi. V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55 následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**" textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**". KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Z výše uvedeného je zřejmé, že nelze z návrhu ZÚR JMK dálnici D52 vedenou směrem na Mikulov vypustit a současně nelze navrhovat obchvat Břeclavi v parametrech dálnice D55.

Pořadí	**153**	Pořadí původní	**P 0961–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 153

Z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 – nadlimitně zatížená brněnská aglomerace

Není ani možné realizovat trasu R52 ve směru Mikulov – Pohořelice neb tranzitní doprava by byla zavlékána do oblasti brněnské aglomerace, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné zákonné limity znečištění ovzduší a hlučnosti, a to vlivem tranzitní dopravy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 153, z Návrhu ZÚR je nutno vypustit D52 – nadlimitně zatížená brněnská aglomerace, **se nevyhovuje.**

K vymezení záměrů dálnice D52 a D52/JT a zavlékání tranzitní dopravy do oblasti brněnské aglomerace jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 151**.

Pořadí	**154**	Pořadí původní	**P 1242–01**
Téma		Jiné	
Téma – jiné			

Připomínka č. 154

MČ Brno-Tuřany souhlasí s tím, že ZÚR JMK nenavrhují v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, a požaduje toto řešení v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Odůvodnění:

Na zrušených Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje z roku 2011 se ukázalo, že názor veřejnosti je na straně zachování cenné úrodné půdy v okolí městských částí Brno-Tuřany a Brno-Chrlice a města Šlapanice. Navržení ploch pro průmysl, byť jen do rezervy, je neodůvodnitelné i s ohledem na to, že se nacházíme na pozemcích převážně první a druhé bonitní třídy, které jsou chráněny zákonem o zemědělském půdním fondu. Dále je třeba chránit oblast slavkovského bojiště a dominantu městské části Kostel Zvěstování Panny Marie. V neposlední řadě je pro obyvatele městské části Brno-Tuřany důležité zachování venkovského rázu, a to s ohledem na tradice – Tuřanské hode, Tuřanské vostatke, ale i další krojové slavnosti.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 154, souhlasící s tím, že návrhu ZÚR JMK nenavrhuje v oblasti Tuřany – Šlapanice žádné plochy výroby nadmístního významu, **se vyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK v lokalitě Tuřany – Šlapanice nenavrhuje plochy výroby nadmístního významu a toto řešení bude zachováno i v návrhu ZÚR JMK předloženém k vydání.

Pořadí	**155**	Pořadí původní	**P 1242–02**
Téma		Etapizace	
Téma – jiné			

Připomínka č. 155

MČ Brno-Tuřany souhlasí se stanovením etapizace – podmínění realizace VLC výstavbou obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa a požaduje stanovenou etapizace v návrhu ZÚR JMK zachovat.

Odůvodnění:

Zatížení území městské části Brno-Tuřany je natolik enormní, že jakékoliv další záměry vyvolávající nárůst dopravy musí být bezpodmínečně podmíněny výstavbou obchvatu Tuřan.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 155, souhlasící se stanovením etapizace – podmínění realizace VLC výstavbou obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa, **se vyhovuje.**

Dle závěrů vyplývajících z *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr DG01 spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru ZÚR JMK stanovují u **záměru DG01** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa), a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo.

Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území**

(etapizace). Navržené řešení bude zachováno i v návrhu ZÚR JMK předloženém k vydání.

Pořadí	**156**	Pořadí původní	**P 1242–03**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 156

MČ Brno-Tuřany požaduje přeřazení záměru RDZ10 („Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“) z územních rezerv do návrhu.

Odůvodnění:

Optimalizace a zdvojkolejnění železniční trati Brno – Chrlice – Sokolnice, vč. zřízení nových zastávek, zatraktivní dopravu po železnici a pomůže tak snížit zatížení MČ Tuřany individuální automobilovou dopravou. Realizace tohoto záměru je potřebná v co nejkratší době.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 156, požadující přeřazení záměru RDZ10 („Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice“) z územních rezerv do návrhu, **se nevyhovuje.**

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ10** Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice, jehož potřebu a plošné nároky je nutno teprve prověřit.

Požadavku MČ na přeřazení koridoru RDZ10 z územní rezervy do návrhu nemůže pořizovatel ZÚR JMK zatím vyhovět, neboť neexistuje odborný či koncepční podklad, na základě něhož lze předmětný záměr uvádět jako návrh.

V současné době firma SUDOP BRNO, spol. s r. o., zpracovává dokumentaci „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která prověří též potřebu optimalizace a zkapacitnění trati č. 300; studie prozatím není dokončená. Dle závěrů studie proveditelnosti bude vybrána optimální varianta pro realizaci trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno). Teprve po výběru varianty může být do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, bude pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechána pro optimalizaci trati pouze územní rezervy. Studie proveditelnosti prověřuje možnost zdvojkolejnění trati v širších souvislostech, včetně posuzování efektivnosti řešení.

Obdobná situace nastává i u záměru tzv. Křenovické spojky, kdy budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány také územní rezervy.

Pořadí	**157**	Pořadí původní	**P 1242–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 157

MČ Brno-Tuřany požaduje vyřadit ze ZÚR JMK záměr RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice“).

Odůvodnění:

Tento záměr nemá dopravní opodstatnění, má pouze minimální pozitivní dopady na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích procházejících intravilány místních částí – Tuřan a Dvorsk, naopak do území

přivádí indukovanou dopravu, která by tudy jinak nejela – Jihovýchodní tangenta by se stala atraktivní nezpoplatněnou alternativou k D1 a D2. Tento úsek JVT je nevhodný i z hlediska ochrany krajinného rázu v oblasti Slavkovského bojiště.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 157, požadující vyřazení záměru RDS32 („JVT Tuřany – Kobylnice“) z návrhu ZÚR JMK, **se nevyhovuje.**

Návrh koridoru územní rezervy pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32) vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva RDS32 navazuje na návrhový koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152; začíná v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně od Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Územní rezerva RDS32 ve směru dálnice D2 (tedy ve směru od komerčních zón situovaných jižně od Brna a v Modřicích) umožní dále prověřovat dopravní obsluhu města Šlapanice a dopravní obsluhu území východně od Šlapanic. Případnou realizací záměru by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení Šlapanic a území jižně a východně od nich na nadřazenou silniční síť. Prověřená trasa územní rezervy také může sloužit jako základ pro jednu z možností propojení města Šlapanice s Brnem; prověření možností propojení je jeden z úkolů pro „Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (úkol – *prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem*). *Z* těchto důvodů bude v ZÚR JMK ponechán koridor územní rezervy, který slouží jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro silnici.

Pokud se týká krajinného rázu v prostoru Slavkovského bojiště, je nutno konstatovat, že koridor územní rezervy končí na hranici krajinné památkové zóny Bojiště bity u Slavkova, připomínka nevhodnosti záměru z hlediska krajinného rázu památkové zóny je tudíž bezpředmětná.

Pořadí	**158**	Pořadí původní	**P 1242–05**
Téma		Krajina	
Téma – jiné			

Připomínka č. 158

MČ Brno-Tuřany požaduje doplnit do kapitoly „F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení“, krajinný typ „15 – Šlapanicko–slavkovský“ a „22 – Brněnský“ Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jako významnou dominantu krajiny a stanovit podmínky pro ochranu jeho funkce krajinné dominanty.

Odůvodnění:

Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech je nezanedbatelnou dominantou širokého okolí a díky své výšce je orientačním bodem v jinak poměrně ploché krajině. S ohledem na přes 800 let trvající historii obce Tuřany, které vetknula ráz právě tuřanská farnost, je třeba tuto dominantu ctít a chránit.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 158, požadující doplnit do kapitoly „F. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení”, krajinný typ „15 – Šlapanicko–slavkovský” a “22 – Brněnský” Kostel Zvěstování Panny Marie v Tuřanech jako významnou dominantu krajiny a stanovit podmínky pro ochranu jeho funkce krajinné dominanty, **se vyhovuje.**

Požadované bylo na základě předchozího projednání návrhu ZÚR JMK podle § 37 stavebního zákona (společné jednání) díky podnětům veřejnosti splněno v rámci úpravy dokumentace pro veřejné projednání (podle § 39 stavebního zákona). To znamená, že kostel Zvěstování Panny Marie v Brně–Tuřanech byl jako významná stavební dominanta u 15. krajinného typu Šlapanicko–Slavkovského doplněn do cílových charakteristik krajiny v bodě (379) textové části návrhu ZÚR JMK (str. 186), podmínky jeho ochrany byly doplněny do bodu (380)

textové části návrhu ZÚR JMK (str. 186).

Pořadí	**159**	Pořadí původní	**P 1242–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 159

MČ Brno-Tuřany požaduje upravit vymezení záměru DS24 („Jihovýchodní tangenta“) tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny) a doporučuje záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“).

Odůvodnění:

Obchvat Chrlic v dnešní době v omezené podobě funguje, pro jeho bezproblémovou funkci stačí odstranit některé bodové závady – upravit křižovatky a podjezd pod železniční tratí a rozšířit vozovku. Výstavba komunikace v nové stopě je možná, ale není nutná. Jihovýchodní tangenta navržená v ZÚR JMK má jinou funkci, než měla Jihovýchodní tangenta navržená v předchozích zrušených ZÚR JMK. Je zbytečné používat pro potřebný obchvat Chrlic název převzatý z mezi občany velmi nepopulárního záměru dálniční Jihovýchodní tangenty.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 159, požadující upravit vymezení záměru DS24 tak, aby bylo umožněno i využití stávající komunikace (Davídkova – Roviny), **se nevyhovuje, a** doporučení záměr přejmenovat na „Chrlice – obchvat“ **se vyhovuje.**

Koridor záměru DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 vymezený v návrhu ZÚR JMK vychází z “Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Koridor neurčuje přesnou trasu ani nevylučuje využití stávajících komunikací. V úseku od křížení koridoru se stávající silnicí Chrlice – Rebešovice téměř až po křížení koridoru se stávající silnicí II/380 je koridor DS24 vymezen podél stávající komunikace; při realizaci záměru, v rámci etapizace, bude jistě zájem na maximálním využití stávajících tras. Lze rovněž v rámci etapizace výstavby do doby vybudování MÚK Chrlice II napojit trasu obchvatu na dálnici D2 prostřednictvím stávající komunikace Davídkova.

Ke konstatování, že obchvat Chrlic v “omezené“ podobě funguje, je nutno uvést, že kdyby tak skutečně bylo, projektant by v rámci „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná“ nevytvořil koridor pro optimalizované řešení. Koridor navržený v ZÚR JMK odráží cílový stav v území, není to však konečné neměnné řešení; v rámci realizace jednotlivých etap je možné trasy zpřesňovat či dle změněných podmínek v území lze v rámci aktualizace ZÚR JMK vymezený koridor korigovat.

V připomínce uváděný záměr DS24 se v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání nazývá **DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152**, v názvu už se označení Jihovýchodní tangenta neobjevuje; požadavek MČ byl již v návrhu ZÚR JMK splněn.

Pořadí	**160**	Pořadí původní	**P 1242–07**
Téma		Etapizace	
Téma – jiné			

Připomínka č. 160

MČ Brno-Tuřany požaduje stanovit etapizaci tak, aby výstavba obchvatu Tuřan (záměr DS29) předcházela zahájení stavebních prací na realizaci MÚK Černovická terasa a zkapacitnění dálnice D1 (záměr DS10).

Odůvodnění:

Realizace obou záměrů bude znamenat zvýšení intenzity provozu na území MČ Tuřany jak z provozu stavební

techniky, tak jako využívání Tuřan jako objízdné trasy při kongescích vzniklých na D1 v důsledku omezení provozu během výstavby. MÚK Černovická terasa po svém zprovoznění změní přepravní vztahy v území – zvýší se intenzita dopravy ulici Hanácká. Komunikace v Tuřanech jsou již nyní nadměrně zatíženy a přitom na takovéto zátěže nejsou připraveny – chybí chodníky, cyklostezky, bezpečné přechody a autobusové zastávky, nepřehledná křižovatka u kostela (Hanácká x Špirkova x Pratecká) je zdrojem kongescí a nebezpečných situací.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 160, požadující stanovit etapizaci tak, aby výstavba obchvatu Tuřan (záměr DS29) předcházela zahájení stavebních prací na realizaci MÚK Černovická terasa a zkapacitnění dálnice D1, **se nevyhovuje.**

Dle Přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 sb., ve znění pozdějších předpisů, *textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve … stanovení pořadí změn v území (etapizace), je–li to účelné.* Stanovením pořadí změn v území se rozumí takové „změny“, které přísluší řešit zásadám územního rozvoje, tedy plochy nebo koridory nadmístního významu, včetně požadavků na jejich využití. U takových záměrů lze stanovit pořadí jejich realizace. Připomínka však požaduje, aby výstavba obchvatu Tuřan předcházela *zahájení stavebních prací na realizaci záměru* DS10. Úkolem zásad územního rozvoje není řešit stavební realizaci záměrů; 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 nebo navazujícím rozhodnutím.* Dle pořizovatele řešení etapizace *stavebních prací na realizaci* není podrobnost ZÚR, ale navazujících rozhodnutí řešících vlastní povolení stavby záměru, včetně vymezení opatření vyvolaných v důsledku stavebních prací; proto požadovaná etapizace nebude v ZÚR JMK řešena.

Připomínku nelze akceptovat ani po stránce věcné. Obchvat Tuřan řeší odvedení části dopravy ze dvou městských částí města Brna (Tuřany, Brněnské Ivanovice) a je zvažován jako krajská silnice. V případě zohlednění připomínky by jakékoliv problémy při realizaci obchvatu Tuřan (finanční, technické, v rámci procesu povolování stavby) mohly vést k blokaci zkapacitnění dálnice D1, tedy k blokaci záměru, který má přímo zlepšit životní podmínky celé jižní části Brna a při zohlednění dopadů na ostatní silnice může zlepšit životní podmínky v celém prostoru jižně od Brna. Není akceptovatelné, aby v ZÚR JMK byla uvedena podmínka, která by kvůli případným problémům při realizaci obchvatu městské části blokovala realizaci dlouhodobě připravovaného záměru zkapacitnění dálnice D1 s celorepublikovým dosahem. Vlivy vlastní výstavby lze řešit technickými a organizačními opatřeními v rámci stavby; tyto budou stanoveny dle aktuálních podmínek v území v rámci povolování stavby.

Pořadí	**161**	Pořadí původní	**P 1242–08**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 161

MČ Brno-Tuřany požaduje vymezit záměr RDZ04 („Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta „Petrov“„) v souladu se studií IKP CE z roku 2014, tj. podél letiště Brno-Tuřany.

Odůvodnění:

Možnost vedení železniční trati ve vymezeném koridoru RDZ04 není nijak detailněji prověřena, studie zpracovaná firmou IKP CE v roce 2014 na objednávku SŽDC navrhla trasu podél severní hranice letiště. Kolizi s VLC lze řešit posunem VLC severněji.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 161, požadující vymezit záměr RDZ04 („Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta Petrov“) podél letiště Brno-Tuřany, **se vyhovuje.**

V rámci zpracovávané „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.) bylo pro výběr optimálního vymezení územní rezervy záměru RDZ04 v lokalitě letiště Brno projektantem navrženo několik variant řešení, které prověřují detailně vedení železniční trati a zároveň umožní zabezpečení

návaznosti osobní železniční dopravy na letištní terminál.

Návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona, v souladu s připomínkami veřejnosti, nově vymezil územní rezervu Nové tratě Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – varianta ŽUB „Petrov", **varianta B (RDZ04–B).** Podkladem je aktuálně rozpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno" (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění). Územní rezerva RDZ04–B, vedená v jižní poloze v doteku s plochou pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (DG01) a v přímé návaznosti na terminál letiště Brno-Tuřany, je vymezena v šířkově proměnlivém koridoru 160 – 300 m. Tato varianta územní rezervy **zajišťuje podmínky pro umístění přímého kolejového napojení osobní železniční dopravy na letištní terminál** letiště Brno-Tuřany.

Pořadí	**162**	Pořadí původní	**P1262–41**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 162

Požadujeme do ZÚR JMK zakreslit koridor dálnice D55 v úseku Rohatec – Staré Město mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví dle studie Ing. Kalčíka (duben 2007), kterou KÚ JMK z předchozích procesů schvalování ZÚR JMK zná, neboť se vyhýbá centrálnímu území této PO, takže účel ochrany této PO a dalších stupňů ochrany přírody (PP) nebudou výstavbou D55 i automobilovým provozem významně negativně ovlivněné.

Odůvodnění:

Sporným dopravním bodem v JMK je trasování D55 v úseku Rohatec – Moravský Písek, která má dále ve Zlínském kraji pokračovat směrem na Napajedla a Otrokovice. Jejím cílem je odstranit tranzitní silniční dopravu na stávající silnici I/55, která probíhá po levé straně řeky Moravy ve stejném směru. Od roku 1998 je územně chráněn koridor s oficiální variantou D55 podle ŘSD ČR na pravé straně řeky Moravy.

Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (dále jen „ptačí oblast") byla vymezena v roce 2004 v rámci evropské soustavy chráněných území NATURA 2000. Od roku 1998 ve schváleném ÚP VÚC okresu Hodonín má tato dálnice v délce cca 12 km napříč protínat tuto ptačí oblast. Zásadní otázkou tak je, zda je výhodnější D55 realizovat v této „stabilizované stopě" na pravé straně řeky Moravy, ale s vysokými finančními náklady na eliminační a kompenzační opatření (výstavba zahloubeného tunelu délky cca 8,63 km a tubusu délky 2 km), tj. ve variantě „ŘSD–tunelová „, anebo ji vést po levé straně řeky Moravy v jiném koridoru mimo ptačí oblast u Bzence, tj. jako „Alternativní trasa".

Pro vyřešení otázky „kudy" D55 z Rohatce do Otrokovic vést bylo zastánci obou variant vypracováno několik technicko–stavebních, dopravních i ekologických studií. O variantách D55 na základě usnesení české vlády č. 1064 ze dne 19. 9. 2007 také rozhodovala meziministerská komise odborníků (doporučila variantu „ŘSD").

Kromě toho proběhly dokonce i dva procesy EIA, které se zabývaly přípustností vést silnici R55 (D55) přes ptačí oblast. První se týkal silnice R55 v úseku Rohatec – Moravský Písek (ozn. jako R5509, R5510 a R5511), který byl ukončen souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 30. 6. 2006, čj.: 48189/ENV/06. Z důvodu průchodu ptačí oblastí u Bzence byla schválena varianta „B" délky 17,917 km s plastovým tubusem nad silnicí a s „bočními okny" (galériemi) délky asi 11,7 km.

Druhý proces se týkal již jen úseku R5511 Rohatec– Bzenec Přívoz přes ptačí oblast, který byl ukončen souhlasným stanoviskem MZP ze dne 31. 8. 2010, čj.: 76208/ENV/10, a to pro variantu délky 10,75 km se dvěma zahloubenými tunely celkové délky 8,63 km podle studie prof. RNDr. Bejčka ze září 2008 (od varianty „B" z předchozího procesu EIA je tato odsunuta asi 100 metrů).

Nicméně ani v jednom z těchto procesů EIA nebyla nikdy posouzena varianta R55/D55 mimo ptačí oblast („Alternativní trasa") podle studie Ing. Kalčíka (duben 2007) dle námětu spolků z května 2006, ačkoliv toto posouzení bylo dotčenou veřejnosti v obou těchto procesech EIA vždy a důsledně požadováno.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 162, požadujeme do ZÚR JMK zakreslit koridor dálnice D55 v úseku Rohatec – Staré Město mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví dle studie Ing. Kalčíka (duben 2007), **se nevyhovuje**.

K požadavku zakreslení koridoru dálnice D55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví dle studie Ing. Kalčíka uvádíme, že Jihomoravský kraj má zmocnění řešit ZÚR pouze na svém území. ZÚR Zlínského kraje byly vydány dne 10.09.2008. Koridor pro rychlostní silnici R55 je na území Zlínského kraje schválen a stabilizován ve variantě „ŘSD" až k přechodovému místu Polešovice/Moravský Písek. Rychlostní silnice R55 je Ředitelstvím silnic a dálnic připravována v souladu s vydanými ZÚR Zlínského kraje.

V souladu s územně plánovací dokumentací zahájilo Ředitelství silnic a dálnic, jako investor, přípravu stavby silnice R55. Silnice R55 je připravována směrem od Zlínského kraje k Jihomoravskému kraji. Na rychlostní silnici R55, stavbu 5508 v úseku Staré Město – Moravský Písek (rozhraní území Zlínského a Jihomoravského kraje) je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (rozhodnutí nabylo právní moci dne 18.01.2013) a na stavbu 5509 v úseku Moravský Písek – Bzenec je vydáno pravomocné územní rozhodnutí (rozhodnutí nabylo právní moci dne 29.04.2014).

Vzhledem k pokročilé přípravě stavby a vynaloženým nákladům státu projektant ZÚR JMK v rámci zpracování návrhu ZÚR JMK pečlivě zvažoval možnosti vymezení variant silnice R55 a vzhledem k potřebnosti této silnice navrhl kapacitní silnici R55 invariantně. Varianta D55 navrhovaná podatelem se na hranici kraje nesetkává s řešením na území Zlínského kraje.

V návrhu ZÚR JMK je v souladu s výše uvedeným vymezen koridor dálnice D55 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31.12.2015) ve variantě „ŘSD".

Vliv koridoru D55 v úseku Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec na lokality Natura 2000 byl hodnocen jako mírně negativní (–1) s tím, že při projektové přípravě úseku Moravský Písek – Bzenec–Přívoz je nutné navrhnout takové technické řešení, které vyloučí významně negativní vliv na EVL/PO jak samotného úseku tak i v kumulaci s úseky navazujícími. Záměr byl vyhodnocen z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA) se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Hodnocení SEA a Natura bylo promítnuto do textové části I. Návrhu ZÚR JMK do úkolů pro územní plánování k záměru dálnice D55.

Pořadí	**163**	Pořadí původní	**1007–01**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 163

Je nepřípustné navrhovat zavlečení tranzitní dopravy do obytných území, zejména když existuje trasa vedena zcela mimo ně. Vnitroměstská a cílová doprava (zdrojová) sama o sobě generuje významné znečištění, což potvrzují i tabulky překročených limitů. Pokud by se do tohoto území zavlekla tranzitní doprava, dojde k významným kumulativním vlivům a nepochybně k nárůstu překročených zákonných limitů. **Jednoznačně žádáme o zanesení velkého obchvatu podle ing. Kalčíka do Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 163, jednoznačně žádáme o zanesení velkého obchvatu podle Ing. Kalčíka do Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, **se nevyhovuje**.

Ochrana přípustné míry znečištění životního prostředí ve vztahu k ovzduší a hluku se na úrovni územně plánovací dokumentace odehrává prostřednictví stanovisek dotčených orgánů a prostřednictvím vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hluk a znečištění ovzduší) je v ZÚR JMK obsaženo v dokumentaci SEA. Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost

záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v připomínce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí" dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů" se závěrem, že využití koridoru pro obchvat Znojma je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů". Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK do Úkolů pro územní plánování (str. 46 textové části I. návrh ZÚR JMK).

Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA. V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

K podatelem předpokládanému nárůstu překročených zákonných limitů uvádíme, že se projektant posouzením záměru obchvatu Znojmo na lidské zdraví zabýval s výsledkem možnosti vymezení záměru v ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora)."*

K požadavku na zanesení velkého obchvatu Znojma podle Ing. Kalčíka uvádíme, že studie je datována zářím 2015 a je tudíž evidentní, že nemohl být podkladem ani pro modelování v roce 2014 ani pro návrh ZÚR JMK, projednávaný na jaře 2015.

Velký obchvat Znojma je Ing. Kalčíkem navrhován v parametrech rychlostní silnice R25,5/120 [str. 1, str. 3], což je uspořádání čtyřpruhové ale i zároveň v uspořádání 2+1 [str. 5] s odkazem na příslušný článek v ČSN 736101. Tento článek ovšem výslovně uvádí, že „*uspořádání 2+1 je zvláštní uspořádání dvoupruhové silnice*". Písmenný znak R přísluší dle ČSN 736101 rychlostní silnici s omezeným přístupem. Podobně jako studie Strnad 2012 ani předložená studie tedy nedává jasnou odpověď na to, jaký typ komunikace a v jakém uspořádání se navrhuje.

Lze konstatovat, že předložená studie jistým způsobem prokazuje možnost vedení silnice v uvažovaném koridoru. Od předané studie Jihomoravský kraj očekával průkaz pro řešení silnice ve vzdáleném velkém obchvatu Znojma, její technické nedostatky však tuto ambici nepotvrzují. Studie z hlediska projektování silnic vyvolává následující úvahy. Napojení území stanovil autor v taktu cca 6 km nejen bez podrobného modelování, ale i bez alespoň úvah nad zvoleným řešením. Studie navíc uvažuje i s dokončením rozestavěného obchvatu v úseku mezi silnicemi II/361 a II/413. Tato komunikace má sloužit jako urbanizační osa, ale bez prověření územní studií nelze stanovit, jaký je skutečný potenciál ploch kolem komunikace. Velmi zvláštní na komunikaci v parametrech R je návrh 6 ramenné okružní (tedy úrovňové) křižovatky s frekventovanými silnicemi I/53 a II/408 v prostoru tzv. Dyjské křižovatky. ČSN 736101 takové řešení pro rychlostní silnice s omezeným přístupem logicky nepřipouští. ČSN 736102 pro silnice s uspořádáním 2+1 požaduje mimoúrovňové křižovatky a úrovňové připouští jen v odůvodněných případech. Dosud zpracovaná dokumentace ŘSD ČR mimoúrovňové křižovatky dvou silnic I/53 a II/408 prokázala obtížnou umístitelnost do území. Ještě obtížnější by bylo umístění mimoúrovňové křižovatky tří silnic navržené studií. Ve studii se jen uvádí, že je okružní křižovatka navržena dle posledního sčítání dopravy [str. 7]. To však není odůvodnění. Do křižovatky se vkládá nová komunikace, na které logicky sčítání neproběhlo a je třeba vyjít z modelových stavů. Vzhledem k nízké atraktivitě velkého obchvatu lze předpokládat, že z hlediska celodenní kapacity může okružní křižovatka vyhovět. Bezpečností

provozu a předvídatelností úrovňové křižovatky na dálkovém tahu Vídeň – Praha se už studie nezabývá. Úrovňové křížení navrhuje i se stávající silnicí I/38 u Vrbovce. Dosud sledovaná koncepce silnice I/38 úrovňová křížení ve výsledném stavu v JMK ale nepředpokládá. Je na místě si položit otázku – která z řešení více vyhovují záměru kapacitní silnice S8 s mezinárodními návaznostmi.

Pořadí	**164**	Pořadí původní	**P 1007–11**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 164

Požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov. Je nutné odvést i zbytnou tranzitní dopravu z komunikace vedené středem Lednicko – valtického areálu, který je pod ochranou UNESCO. Proto je nutné do ZÚR dokreslil plnohodnotný obchvat Břeclavi a umožnit nákladní dopravě opustit ČR již u Břeclavi.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 164, požadujeme z Návrhu ZÚR vypustit D52 Pohořelice – Mikulov, **se nevyhovuje.**

Připomínka požadující vypuštění D52 a odvedení zbytné dopravy ze silnice I/40 směřuje k řešení obchvatu Břeclavi. V minulosti byla prověřována možnost vedení obchvatu Břeclavi v kategorii rychlostní silnice R55 následovně. PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Z výše uvedeného je zřejmé, že nelze z návrhu ZÚR JMK dálnici D52 vedenou směrem na Mikulov vypustit a současně nelze navrhovat obchvat Břeclavi v parametrech dálnice D55.

Pořadí	**165**	Pořadí původní	**1007–12**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 165

Plnohodnotný a vzdálenější obchvat Znojma zase umožní o 30 km kratší cestu ze severu státu k hranicím a výrazně odlehčí samotnému Brnu a mikulovské trase.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 165, plnohodnotný a vzdálenější obchvat Znojma zase umožní o 30 km kratší cestu ze severu státu k hranicím a výrazně odlehčí samotnému Brnu a mikulovské trase, **se nevyhovuje**.

Z připomínky není zřejmé, na základě čeho podatel usuzuje, že vzdálenější obchvat Znojma umožní o 30 km kratší cestu ze severu státu k hranicím a výrazně odlehčí samotnému Brnu a mikulovské trase.

Dodáváme, že v rámci Dopravní sektorové strategie byla posouzena varianta, kdyby při současném rozsahu silniční sítě teoreticky došlo k výstavbě nových kapacitních propojení mezi hraničním přechodem Hatě u Znojma a dálnicí D1 u Jihlavy + by současně hraniční přechod Břeclav/Reintal byl bez omezení nákladní dopravy a současně vznikla R55 v prostoru Otrokovic (+ dokončena D1 kolem Přerova). Dosahované poklesy dopravy v prostoru Brna byly v této variantě relativně velmi nízké. Z uvedeného vyplývá, že domněnka podatele o výrazném odlehčení samotnému Brnu a mikulovské trase je nepodložená.

Pořadí	**166**	Pořadí původní	**P 1007–13**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 166

Posouzení SEA chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity. Překročení zákonných limitů se týká i Znojma a okolí. Toto pochybení musí prošetřit MŽP.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 166, posouzení SEA chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity. Překročení zákonných limitů se týká i Znojma a okolí, toto pochybení musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje.**

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Kuchařovicích a ve Znojmě. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel. Významnost vlivu na ovzduší je u záměru obchvat Znojma hodnocen jako +1/+2 potenciálně mírně pozitivní vliv až potenciálně významný pozitivní vliv.

K překročení zákonných limitů Znojma i okolí uvádíme, že na stanici Znojmo došlo k překročení imisního limitu naposledy v roce 2011, od roku 2012 jsou hodnoty podlimitní. Rovněž na stanici Kuchařovice jsou koncentrace dlouhodobě pod úrovní imisních limitů. Území, v němž je vymezen koridor pro obchvat Znojma, se nachází (vzdálenostně i charakterově) zhruba uprostřed mezi těmito stanicemi. Pro posouzení imisní situace v dotčeném území lze pak nejvhodněji využít tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, kterou provádí Český hydrometeorologický ústav, zpracovává na základě výsledků měření a jejímž výsledkem je rozložení imisní zátěže v území v síti čtverců 1x1 km. Posuzuje se vždy buď aktuální rok, nebo 5letý průměr, posledním prezentovaným rokem je rok 2014. V obou případech, tzn. jak za rok 2014, tak i v 5letém průměru 2010 – 2014, jsou všechny imisní limity v celém koridoru obchvatu splněny.

Nelze tedy v žádném případě tvrdit, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů v této lokalitě. Posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního*

významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora).“

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí uvádíme, že MŽP vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. V závěru posuzování je uvedeno, cit.: *„ZÚR JMK v předloženém rozsahu lze po provedeném procesu SEA včetně mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí hodnotit z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako přijatelné. Plochy a koridory vymezené v ZÚR JMK nemají významně negativní vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření obsažených v požadavcích tohoto stanoviska…“*

MŽP stanovilo tzv. zmírňující opatření, tzn. požadavky stanoviska SEA, jejichž realizací budou zajištěny minimální možné dopady ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadavky byly do ZÚR JMK zapracovány.

Pořadí	**167**	Pořadí původní	**P 1007–14**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 167

Souhlasné stanovisko SEA nemělo být vydáno v situaci, kdy se do oblasti s častým a dlouhodobým překračováním zákonných limitů znečištění ovzduší, specificky z hlediska polétavého prachu (PM 10 – počet dnů překročení) umísťuje silniční komunikace – obchvat, kde je předpoklad ještě většího znečištění a kumulace vlivů. Brněnská aglomerace je z tohoto hlediska na tom ještě mnohem hůře. Souhlasné stanovisko nemělo být vydáno v situaci, kdy ZÚR pro brněnskou aglomeraci nenavrhují žádné řešení. **Napadáme tímto souhlasné stanovisko SEA.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 167, souhlasné stanovisko SEA nemělo být vydáno v situaci, kdy se do oblasti s častým a dlouhodobým překračováním zákonných limitů znečištění ovzduší, **se nevyhovuje.**

K překračování zákonných limitů v oblasti Znojma jsme se již vyjádřili ve vyhodnocení **Připomínky č. 166**.

Dodáváme, že k opakovanému překračování limitů ve Znojmě nedochází. Naposledy k němu došlo právě v citovaném roce 2011 (tato skutečnost je v hodnocení obchvatu zohledněna viz příloha č. 2 dokumentace SEA), od roku 2012 jsou hodnoty podlimitní. Rovněž podle vymezení nadlimitních oblastí dle ČHMÚ se zde území s překročením limitů nenachází.

Stanice Znojmo je umístěna poblíž průtahu přes město Znojmo, odkud právě nový obchvat odvede dopravu. Zvýšená zátěž na této stanici je tedy argumentem pro realizaci obchvatu, nikoli proti němu.

Hodnoty naměřené na této stanici jsou nerelevantní pro charakterizaci imisní situace v prostoru plánovaného obchvatu, neboť se jedná o zcela jiný typ území. K tomu by byla vhodnější stanice Kuchařovice, kde jsou hodnoty dlouhodobě podlimitní, nebo případně průměr obou stanic. Mnohem vhodnější je však použití map ČHMÚ, které prostorově „rozkládají“ hodnoty naměřené na stanicích do celého území ve čtvercové síti 1x1 km. Z údajů mapování ČHMÚ pak rovněž vyplývá, že imisní limit je v daném území splněn.

V podatelem uváděné Brněnské aglomeraci došlo dle ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují.

Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

Posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) viz citace z rozsudku u vyhodnocení **Připomínky č. 163**.

Pořadí	**168**	Pořadí původní	**1007–16**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 168

Ukázkou chybného postupu je právě i Znojmo, kde ZÚR místo skutečného obchvatu celého Znojma a s ním prakticky srostlých přilehlých obcí, navrhuje ve skutečnosti průtah touto urbanizovanou oblastí a to na základě koncepce, kdy zde nebyl mezinárodní tah Jihlava – Znojmo Vídeň, ale Znojmo bylo malým pohraničním městem u „železné opony." Politicky prosazovaná historická trasa (PÚR), po níž byl převážen Karel Havlíček do Brixenu, byla smysluplně vyprojektována ing. Kalčíkem na základě projektu ing. Strnada, ale zpracovatelé Návrhu ZÚR ji téměř ignorují a snaží se výmluvami znehodnotit. **Navrhujeme převzít do ZÚR návrh velkého obchvatu Znojma a současný návrh obchvatu v blízké vzdálenosti dokonat jako městskou komunikaci bez mimoúrovňových křižovatek.** Městu se odlehčí a velký obchvat bude jednou skutečným přínosem.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 168, navrhujeme převzít do ZÚR návrh velkého obchvatu Znojma a současný návrh obchvatu v blízké vzdálenosti dokonat jako městskou komunikaci bez mimoúrovňových křižovatek, **se nevyhovuje.**

Ke vzdálenějšímu obchvatu Znojma dle Ing. Kalčíka jsme se vyjádřili u **Připomínek č. 163**.

Závěrem shrnujeme, že obchvat Znojma je v návrhu ZÚR JMK vymezen v souladu s celostátní dopravní koncepcí a Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Pořadí	**169**	Pořadí původní	**P 1154–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 169

V návrhu ZÚR je nesprávně územní rezerva pro dálnici D43 přes Jinačovice.

Územní rezervy je možné vymezovat pouze odůvodněné a současně musí být splněna podmínka, že územní rezerva musí být použitelná pro deklarovaný účel. Tak to s územní rezervou D43 přes Brno a přes obce Rozdrojovice, Jinačovice, Kuřim a Moravské Knínice není. Uvedená trasa D43 je nerealizovatelná, neboť její napojení na D1 by muselo být v MČ Brno-Bosonohy, kde ovšem není možné stavbu mimoúrovňové křižovatky D43 a D1 realizovat, neboť zde jsou již dlouhodobé a významně překračovány zákonné limity.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 169, V návrhu ZÚR je nesprávně územní rezerva pro dálnici D43 přes Jinačovice, **se nevyhovuje**.

Podání nespecifikuje, která územní rezerva (úsek, varianta) pro dálnici D43 má být „nesprávně vymezena". Vyjmenované obce jsou společně dotčeny vymezením územní rezervy v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká", kromě toho obec Moravské Knínice a město Kuřim také ve variantě „Bítýšské" i „Optimalizované MŽP". Kuřimí dále začíná navazující úsek Kuřim – Lysice, rovněž vymezený formou územních rezerv.

Vzhledem k dalšímu textu a kontextu s MČ Bosonohy dovozujeme, že předmětem připomínky je územní rezerva v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve variantě „Bystrcká". V otázce správnosti a odůvodněnosti vymezení této územní rezervy proto odkazujeme na vypořádání k **Připomínce č. 16.**

Pořadí	**170**	Pořadí původní	**P 1154–02**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 170

V grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro 1/43 v prostoru Jinačovic zakreslena v rozporu s textovou částí ZÚR a navíc koridor je zde nepřiměřeně zbytečně široký.

Textová a grafická část návrhu ZÚR musí být plně souladné. V textové části je uvedeno na str. 135. že šíře územní rezervy je 600 m mimo zastavitelné plochy Jinačovic. V grafické části je zakreslen nikoliv koridor o deklarované šířce, ale o proměnné šířce, a to bez jakéhokoliv odůvodnění.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 170, V grafické části návrhu ZÚR je územní rezerva pro 1/43 v prostoru Jinačovic zakreslena v rozporu s textovou částí ZÚR a navíc koridor je zde nepřiměřeně zbytečně široký, **se nevyhovuje**.

Územní rezerva dálnice D43 na území obce Jinačovice je v grafické části ZÚR JMK vymezena v souladu s textovou částí, ve které je šířka koridoru definována takto:

- *„Šířka koridoru:*
  - *600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy obcí Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Moravské Knínice, Rozdrojovice, Troubsko;*
  - *minimálně 250 m."*

Proměnlivost šíře územní rezervy je dána rozpětím, které je uvedeno v charakteristice šířky koridoru D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim – Lysice; var. Bystrcká (RDS01–A), a to 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy jmenovaných obcí, minimálně však 250 m. Základní šíře koridoru 600 m byla v tomto případě ve vybraných úsecích zúžena na základě podrobného prověření zastavěných a zastavitelných ploch dotčených obcí, které byly při vymezování územní rezervy a koridorů maximálně respektovány. Tím vznikl i koridor proměnlivé šíře, který však nepřesahuje uvedenou šířku 250 – 600 m. Podkladem pro zúžení koridoru či územní rezervy a vyloučení potenciálního střetu se zastavěným či zastavitelným územím byla dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje; etapa A – zhodnocení potenciálu území" (UAD Design, s.r.o., PK Ossendorf, s.r.o., 01/2014).

Šířka územní rezervy v základním uspořádání vychází z metodického přístupu projektanta a požadavku MD ČR, vymezovat územní rezervy dálničních staveb optimálně v šířce 600 m tak, aby v podrobnější dokumentaci a návrhu trasy včetně všech souvisejících staveb byla zajištěna dostatečná územní ochrana pro prověření a možné optimální vedení trasy v potřebných technických parametrech a nepřesahující vymezenou šíři koridoru či územní rezervy.

Varianty územní rezervy D43 ve stopě Bystrcké a ve stopě Bítýšské budou mimo jiné předmětem podrobného prověřování v rámci „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní

rozvojové oblasti Brno“, uložené ZÚR JMK, a to včetně všech potřebných souvislostí, doprovodných komunikací a návazností na nižší komunikační síť. Tato územní studie v podrobnějším měřítku prověří a upřesní i návrh a potřebnou šířku koridoru pro D43 včetně všech souvisejících staveb s ohledem na možné varianty vedení, realizovatelnost technického řešení i požadavky ochrany životního prostředí a lidského zdraví. Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty D43 a upřesnění koridoru jako veřejně prospěšné stavby v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořadí	**171**	Pořadí původní	**P 1207–01**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 171

Nečinnost pořizovatele ZÚR – neřešení protiprávního stavu v MČ Brno-jih – překračované zákonné limity znečištěni ovzduší.

V oblasti jihu Brna jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. K jejich nápravě je nutné zvažovat územně plánovací opatření v ZÚR. Toto nebylo provedeno, naopak neodůvodněně po 16 letech územního plánování krajem není ZÚR řešena pro celé území JMK (viz návrh pořídit územní studii pro celé centrální území JMK – Brno a 50 obcí) čímž se dořešení ZÚR neodůvodněně odkládá. Nečinnost pořizovatele ZÚR (neřešení protiprávního stavu) a pochybení zpracovatele ZÚR v této věci jsou nejen závažným porušením cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a § 19 stav. zákona), ale i porušením ústavního práva občanů MČ Brno-jih na příznivé životní prostředí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 171, nečinnost pořizovatele ZÚR – neřešení protiprávního stavu v MČ Brno-jih – překračované zákonné limity znečištěni ovzduší, **se nevyhovuje**.

K absenci územně plánovacích opatření k nápravě protiprávního stavu v oblasti jihu Brna uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

Podatel se domnívá, že ZÚR JMK nejsou řešeny pro celé území Jihomoravského kraje, tedy nedořešená zůstává dopravní situace v Brně a v okolním území. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina

pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

K překračování zákonných limitů znečištění ovzduší a neřešení protiprávního stavu uvádíme, že došlo v předmětném území dle údajů ČHMÚ k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti."* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí."* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."*

K namítané nečinnosti pořizovatele a pochybení zpracovatele ZÚR lze konstatovat, že návrh ZÚR JMK zajišťuje komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území (§ 18 odst. 2 stavebního zákona) a stanovuje koncepci rozvoje území (§ 19 odst. 1 stavebního zákona). V návrh ZÚR JMK je zapracována ucelená dopravní koncepce a tím jsou naplněny cíle a úkoly územního plánování.

Pořadí	**172**	Pořadí původní	**P 1207–04**
Téma		Územní studie	
Téma – jiné			

Připomínka č. 172

Posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast MČ Brno-jih. Toto musí prošetřit MŽP.

To, že v oblasti Bosonoh jsou navrhovány pouze územní rezervy pro R43, MÚK R43 x D1 x JZ tangenty a JZ tangentu nezbavilo posuzovatele SEA povinnosti posoudit vlivy řešení v ZÚR na oblast Troubska. Celé dopravní řešení v ZÚR s koncentrací dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brněnské aglomerace (a odmítnutí koncepce odvedení této dopravy z Brněnské aglomerace) má jednoznačně za následek další narůstání dopravy v celé aglomeraci a nárůst negativních vlivů (včetně zhoršování situace s již dlouhodobě překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší), což nelze aprobovat. Posuzovatel SEA měl tyto problémy detailně posoudit. Pro návrh ZÚR tedy nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 172, posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast MČ Brno-jih, toto musí prošetřit MŽP, **se nevyhovuje**.

Jak již bylo uvedeno ve vyhodnocení **Připomínky č. 171** je problematika centra Jihomoravského kraje v návrhu ZÚR JMK řešena a popsána.

K hypotéze podatele, že řešení v ZÚR koncentruje dálkovou tranzitní dopravu do oblasti Brněnské aglomerace, je nutné představit návrh ZÚR z hlediska silniční dopravy:

ZÚR navrhují páteřní silniční síť ve východní části území Jihomoravského kraje v návaznosti na Zlínský a Moravskoslezský kraj koridor pro dálnici D55, na západním okraji kraje koridor pro silnici I/38 (dle PÚR ČR dopravní propojení S8) s vazbou na Jihlavu a dálnici D1, zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a zkapacitnění a kvalitní propojení na Rakousko koridorem pro dálnici D52. Pro napojení D52 do Brna je navržen koridor dálnice D52/JT, který propojuje stávající D52 s dálnicí D2 a odvádí tak část dopravy ze stávající silnice I/52 a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a jižní částí Brna. Dále navrhují dálnici D43, která je pro řešení dopravy potřebná. (Její řešení formou územní rezervy je zvoleno z důvodu nutného prověření vedoucí k výběru efektivnější varianty).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“, která prověřovala koncepční scénáře uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje. Rámcovým srovnáním koncepčních scénářů silniční sítě B „Rozvojový – studie Strnad“ a C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ z hlediska chování tranzitní dopravy bylo zjištěno, že uspořádání silniční sítě v kraji nemá vliv na počty vozidel vjíždějících do kraje. Počet vozidel na kordonu kraje (tis. voz./24 hod.) je pro scénář B 198 tis. vozidel a pro scénář C 200 tis. vozidel.

V koncepčním scénáři silniční sítě B je na kordonu jádra aglomerace o 12 tis. vozidel méně než ve scénáři C tj. o **3 %.** Při nejnepříznivější hypotéze, kdyby šlo výhradně o vozidla tranzitující, je to ve scénáři C navíc 6 tis. vozidel soustředěných na dálnice, z toho cca 1.5 tis. těžkých (byla by zachycena na kordonu 2x – 1x na vjezdu + 1 x na výjezdu). Z toho je zřejmé, že uspořádání silniční sítě v kraji má minimální vliv na počty vozidel přijíždějící do jádra aglomerace.

Nelze tedy tvrdit, že návrh ZÚR JMK soustřeďuje dopravu do jádra kraje, ba naopak podporuje ta řešení, která povedou ke snížení imisní zátěže v dnes již zatížených územích.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č . 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA.

K požadavku na prošetření posouzení SEA ministerstvem životního prostředí jsme se již vyjádřili v rámci vyhodnocení **Připomínky č. 7**.

Pořadí	**173**	Pořadí původní	**P 1207–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 173

Je nepřípustné navrhovat transevropský Baltsko–adriatický koridor do Brna a takto zavlékat další tranzitní dopravu do MČ Brno jih.

Tento transevropský koridor je nutné vést tak daleko od Brna, aby obyvatelé Brna nebyli negativně ovlivněni nadlimitními kumulativními vlivy. Původní řešení s JZ a JV tangentou na hranici Brna bylo špatně. Nyní navrhované zavlečení dopravy do obytných Částí Brna je ještě daleko horší a nelze to vnímat jinak než jako naprosto zásadní pochyběni při pořizování ZÚR. ZÚR jen nutné okamžitě přepracovat a znovu projednat s občany.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 173, je nepřípustné navrhovat transevropský Baltsko–adriatický koridor do Brna a takto zavlékat další tranzitní dopravu do MČ Brno jih, **se nevyhovuje**.

PÚR ve znění aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12.2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská“ není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava –

Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti MČ Brno-jih, se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní.“*

K obavám z ovlivnění nadlimitními kumulativními vlivy z důvodu vymezení koridoru pro oba záměry uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č . 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné, za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: „*Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví“ je uvedeno cit.: „ *Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*“ Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší“ uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů.“* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví“ je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

Doplňujeme, že v návaznosti na stávající stupeň poznání nelze v současné době předjímat, jaká bude úroveň hlukové zátěže a kvality ovzduší jako významných determinant vlivů na lidské zdraví v době realizace jednotlivých záměrů, nelze předjímat nemožnost stavebně technických či technologických řešení konkrétních záměrů naplnit normativní požadavky vztahující se k vlivům záměru na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Pořadí	**174**	Pořadí původní	**P 1249–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 174

V grafické části je záměr označen jako **RDS33 – III/15280 Modřice,** kdežto v textové části jako **RDS33 – III/15278 Modřice.** Špatným označením není naplněn bod 12) závazného stanoviska Odboru rozvoje dopravy JMK k ZÚR ze dne 20.05.2015, č. j.: JMK 60886/2014. **Žádám o uvedení správného označení i ve všech výkresech grafické části.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 174, upozorňující že v grafické části návrhu ZÚR JMK je záměr označen jako RDS33 III/15280 Modřice, kdežto v textové části jako RDS33 III/15278 Modřice a žádající uvedení správného označení v grafické části, **se vyhovuje**.

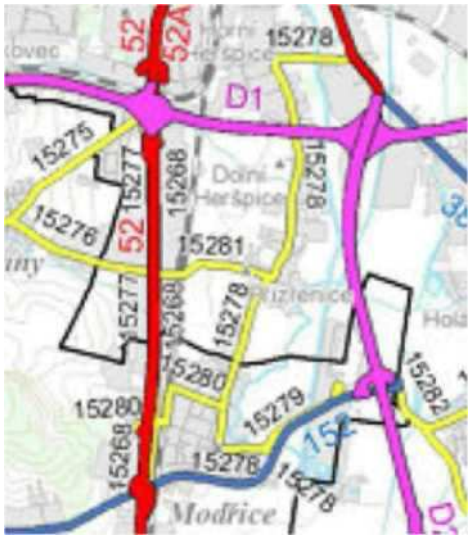
V grafické části návrhu ZÚR JMK je záměr označen nesprávně jako RDS33 III/15280**, v grafické části bude název záměru opraven na RDS33 III/15278.**

Pořadí	**175**	Pořadí původní	**P 1249–02**

Téma	Doprava silniční
Téma – jiné	

Připomínka č. 175

Použitý název záměru **Modřice, severní obchvat a** špatné číslo silnice **III/15280** je zcela matoucí. Město Modřice má ve svém platném územním plánu také severní obchvat. Jedná se právě o přeložku a prodloužení silnice III/15280. Tento obchvat má ale pouze lokální charakter s cílem odvést dopravu z centra města Modřice. Navržený záměr RDS33 má širší význam, jedná se o přeložku silnice III/15278. Přikládám schéma číslování krajských silnic v dané oblasti. **Žádám o přejmenování a správné označení záměru.**



Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 175, žádající o přejmenování a správné označení záměru uvedeného v grafické části ZÚR JMK jako RDS33 III/15280 Modřice, severní obchvat, **se vyhovuje.**

V grafické části návrhu ZÚR JMK je záměr označen nesprávně jako RDS33 III/15280**, v grafické části bude název záměru opraven na RDS33 III/15278.**

Pro informaci dodáváme, že nový Územní plán (ÚP) Modřice, který nabyl účinnosti 19.07.2016, má vymezenu územní rezervu pro koridor přeložky silnice III/15278 (tzv. severní obchvat Modřic) ve stejné poloze jako návrh ZÚR JMK. Územní rezerva pro koridor silnice III/15280 je v ÚP Modřice vymezena kolem železniční trati a nejmenuje se severní obchvat Modřic.

Pořadí	**176**	Pořadí původní	**P 1249–03**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 176

Záměr je uveden jako silniční doprava **nadmístního významu** pro zkvalitnění silniční infrastruktury krajského významu k zajištění potřebné obsluhy území a návaznosti na nadřazenou silniční síť (bod 304). Nesouhlasím s vedením záměru v této kategorii. Tato silnice byla doposud vždy vedena jako silnice lokálního významu (ÚP Modříce, v předchozím návrhu ZÚR nebyla vedena vůbec, Generel krajských silnic Jihomoravského kraje, Část A: Průvodní zpráva, str. 90 se píše o lokální silniční dopravě,...) a také tak byla prezentována. **Žádám, aby byl záměr nadále veden jako silice pro lokální dopravu.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 176, požadující, aby záměr RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat byl nadále veden jako silnice pro lokální dopravu, **se nevyhovuje.**

V Generelu krajských silnic (GKS, rok 2008) je jako záměr uvedena přeložka silnice III/15280 napojená na ul. Vídeňskou v prostoru Modřic a směřující na silnici II/152 rovněž v prostoru Modřic; jednalo se tedy o lokální záměr na území města Modřice. Návrhem ZÚR JMK je GKS překonán se souhlasem jeho zadavatele (odbor rozvoje dopravy KrÚ JMK). Záměr se oproti GKS rozšiřuje o obchvat Přízřenic napojený na Vídeňskou a Moravanskou ulici, s možností připojení Heršpic. Záměr vymezený v návrhu ZÚR JMK zabezpečuje obsluhu území dvou center, je napojený na nadřazený dopravní systém (ul. Vídeňská, silnice II/152), nelze jej tedy vést záměr lokální dopravy.

Pořadí	**177**	Pořadí původní	**P 1249–04**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 177

V odůvodnění ZÚR JMK je uvedeno:

*Silnice III/15278 zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města a plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská. ZÚR JMK navrhují územní rezervu pro severní obchvat Modřic **(RDS33).** Územní rezerva vychází z Generelu krajských silnic. Přeložka silnice je připojena na ulici Moravanskou a dále pokračuje severně na Heršpice. Trasa odvede dopravu mimo zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.*

Nesouhlasím stvrzením, že *silnice III/15278 zajišťuje propojení jižní část města Brna s **širší aglomerací** jižně krajského města.* Jak je patrné ze schématu krajských silnic v bodě 2), silnice III/15278 začíná na jihu Brna a končí v sousedním městě Modříce. Délka celé silnice je cca 6 km. Domnívám se, že označení širší aglomerace není adekvátní pro propojení jedné městské části (Brno-jih) se sousedním městem. Pro širší jižní aglomeraci jsou podstatně důležitější silnice R52 a D2 (obě opět propojují i městskou část Brno-jih a Modříce). **Žádám o vypuštění/opravení tohoto nepřesného tvrzení.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 177, požadující opravení údajně nepřesného tvrzení, že záměr RDS33 III/15278 zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací, **se nevyhovuje.**

Pořizovatel uvádí, že komunikace D2 a R52 (D52) neslouží primárně vnitroaglomeračním vztahům, jedná se nadřazenou silniční síť. ZÚR JMK kromě nadřazené silniční sítě navrhují komunikace sloužící ke zkvalitnění propojení města Brna s územím širší aglomerace, k nim náleží i záměr RDS33. Nové vedení silnice III/15278 umožní prostřednictvím propojení se silnicí II/152 napojení celé oblasti jižně od Brna na VMO v Brně mimo průjezd obydleným územím (Chrlice, Holásky, Modřice). Nejedná se v žádném případě pouze o propojení Modřic a MČ Brno-Jih.

Pořadí	**178**	Pořadí původní	**P 1249–05**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 178

V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 nesouhlasím s použitým názvem *severní obchvat Modřice.* Tento název se historicky používá pro přeložku a prodloužení silnice III/15280, který má ale jiný, místní

význam. **Žádám, aby v odůvodnění byl použit jiný název, viz bod 2) – připomínka č. 175.**
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 178**, požadující použití jiného názvu pro záměr RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat, **se nevyhovuje.** I když se historicky používal pro návrh přeložky silnice III/15280 název severní obchvat Modřic, v nově vydaném ÚP Modřice je jako severní obchvat Modřic označena přeložka silnice III/15278, tedy stejně jako v návrhu ZÚR JMK; územní rezerva pro koridor silnice III/15280 uvedená v ÚP Modřice je vymezena kolem železniční trati a nejmenuje se severní obchvat Modřic. Název je i z hlediska města Modřice vystihující, protože je z velké části veden po severní hranici katastrálního území Modřic. Název záměru se měnit nebude.

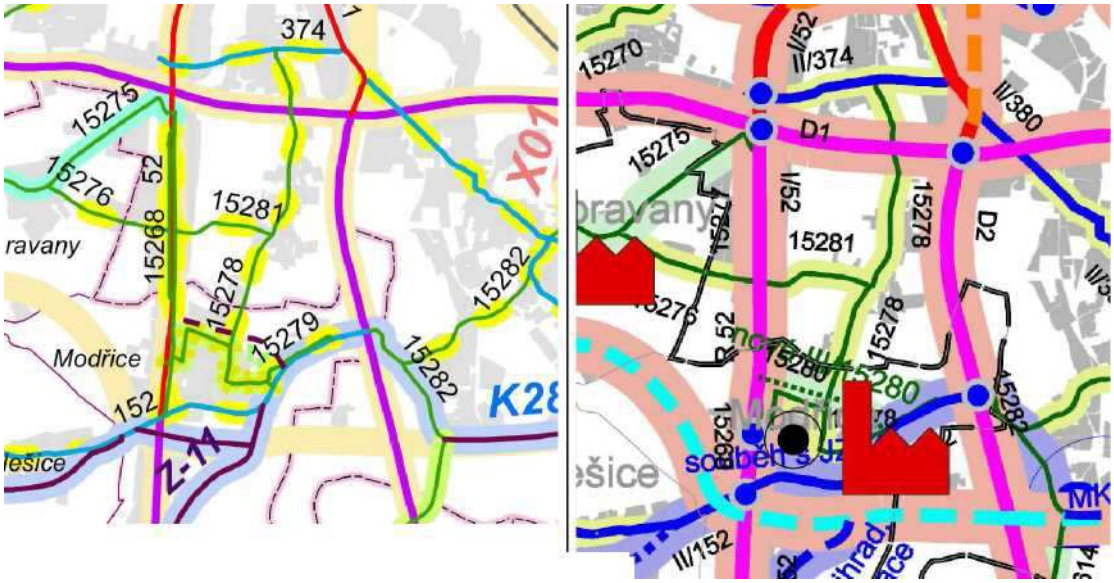
Pořadí	**179**	Pořadí původní	**P 1249–06**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			
Připomínka č. 179 V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 nesouhlasím s tvrzením, že silnice III/15278 *plní funkci **alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská.*** Silnice III/15278 představuje alternativu k silnici Vídeňská v délce cca 4,5 km (od křížení s ulicí Bohunickou po křížení s R52). Pomiňme fakt, že záměr je v grafické části zakreslen pouze po ulici Moravanskou. Zásadní problém ale je, jak se napojit ze silnice III/15278 zpět na ulic Vídeňskou či na D2 apod. Ulice Bohunická, jižní obchvat Modřic II/152 a všechny ostatní silniční tahy jsou také silnice přetížené (zdroj http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx), navíc s řadou úrovňových křižovatek (problematické např. napojení III/15278 na II/152), sjezd z Vídeňské na ulici Bohunická,… Z těchto důvodů silnici III/15278 využívají převážně motoristé, jejichž cesta začíná/končí v oblasti obsluhované touto silnicí – jedná se o silnici lokální, nikoli tranzitní. Významnější alternativu dopravy v oblasti tvoří obdélník R52, D1, D2 a II/152. **Žádám o vypuštění tohoto tvrzení nebo o jeho řádné vysvětlení. V** případě zdůvodnění vezměte prosím do úvahy fakt, že zakreslený koridor končí již na ulici Moravanská. Jak tedy nová silnice pomůže přetížené ulici Vídeňská? Odkud kam budou moci motoristé tuto silnici využít?		
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 179**, nesouhlasící s tvrzením, že silnice III/15278 *plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská*, **se nevyhovuje.** Je třeba vzít v úvahu, že koridor je vymezen pouze po napojení na stávající komunikaci – ulice Moravanská. Koridor sice končí na ulici Moravanské, ale ta je propojena s ulicí Vídeňskou. Jedná se alternativní spojení, tedy ne o spojení plně nahrazující Vídeňskou ulici. V připomínce je popisován stávající stav dopravy, výhledová situace (případná realizace jižní tangenty, rozšíření D1 a D2) bude zcela odlišná. Územní rezerva jako ochrana území před znemožněním realizace záměru neumožňuje realizaci stavby, její potřeba bude dále prověřována a vyhodnocována podle aktuálního stavu v území. Závěr: Silnice vedená souběžně s ul. Vídeňskou, navíc mimo průjezd obydleným územím, nepochybně tvoří alternativu nejen k ul. Vídeňské, ale i k průjezdu Holásek a Chrlic pro dopravu nevyužívající D2.		

Pořadí	**180**	Pořadí původní	**P 1249–07**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 180

V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 je psáno *Územní rezerva vychází z* ***Generelu krajských silnic***. Tato informace ale není pravdivá, neboť Generel krajských silnic v grafické části s přeložkou silnice III/15278 vůbec nepočítá, silnice zůstává v původní poloze, viz přiložený výřez z mapy Generel krajských silnic Jihomoravského kraje – souhrn návrhů 9.2008. Ve výkrese Výkres Generel krajských silnic Jihomoravského kraje – přehledná mapa přeřazovaných úseků, je uvedena přeložka silnice III/15280, a to **pouze pro Modřice. V** textové části, str. 37, je silniční tah S–27, III/15280 Modřice, severní obchvat, zařazen mezi stavby lokálního významu. Dále na str. 52 a 53 je uvedeno, že silnice III/15278 plní funkci MK v obci. Není tedy pravda, že Generel krajských silnic počítá s přeložkou silnice III/15278. **Žádám o vypuštění tohoto nepravdivého tvrzení!**

(Zdroj http://www.kr–jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=6927&TypeID=2).



Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 180, požadující vypuštění tvrzení, že záměr RDS33 vychází z Generelu krajských silnic, **se vyhovuje.**

Jak již je uvedeno v bodě 3., v GKS je jako záměr uvedena přeložka silnice III/15280 napojená na ul. Vídeňskou v prostoru Modřic a směřující na silnici II/152 rovněž v prostoru Modřic. Návrhem ZÚR JMK je GKS překonán; záměr vyplynul z požadavku dotčeného orgánu – odbor rozvoje dopravy JMK – a oproti GKS se rozšiřuje o obchvat Přízřenic napojený na Vídeňskou a Moravanskou ulici, s možností připojení Heršpic. Věta „Územní rezerva vychází z Generelu krajských silnic“ bude v návrhu ZÚR JMK projektantem upravena ve smyslu předchozího textu.

Pořadí	**181**	Pořadí původní	**P 1249–08**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 181

V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 je psáno *Přeložka silnice je připojena na ulici Moravanskou a dále pokračuje severně na Heršpice. V* grafické části končí záměr na ulici Moravanská. Je tu opět nesoulad grafické a textové části. **Žádám o vypuštění textu „a dále pokračuje severně na Heršpice“.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 181, požadující vypuštění textu „a dále pokračuje severně na Heršpice“**, se vyhovuje.**

V grafické části ZÚR JMK je znázorněno napojení územní rezervy RDS33 na ulici Moravanskou s určitým přesahem severním směrem, který znázorňuje plochu pro realizaci křížení. Další pokračování koridoru severním směrem na Heršpice není v grafické části znázorněno, text v odůvodnění návrhu ZÚR JMK **„a dále pokračuje severně na Heršpice“** bude vypuštěn.

Pořadí	**182**	Pořadí původní	**P 1249–09**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 182

V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 je psáno *Trasa odvede dopravu mimo zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.* Domnívám se, že trasa v k. ú. Modřice prochází i zastavěným územím (čerpal jsem z výkresu územního plánu Modřice). **Žádám o kontrolu, že koridor neprochází v k. ú. Modřice zastavěným územím, případně o vypuštění tohoto tvrzení.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 182, požadující vypuštění tvrzení, že trasa *odvede dopravu mimo zastavěné území obcí***, se částečně vyhovuje,** text bude opraven dle skutečného stavu v území.

Dle vydaného ÚP Modřice koridor územní rezervy zasahuje cca 5 pozemků, které jsou zahrnuty do zastavěného území s funkčním využitím jako plochy rekreačních zahrádek. Jedná se o samostatné pozemky v lokalitě zahrádek, které na sebe nenavazují. Územní plán v těchto plochách nepřipouští obytnou zástavbu. Text odůvodnění ZÚR JMK bude upřesněn – nově bude znít: *Trasa odvede dopravu mimo **souvisle** zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.*

Pořadí	**183**	Pořadí původní	**P 1249–10**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 183

V odůvodnění ZÚR JMK k záměru RDS33 je psáno *Trasa odvede dopravu mimo zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.* Nikde již ale není specifikováno, **jaké nové rozvojové plochy napojí?** Jakou tyto plochy vyvolají intenzitu a skladbu dopravy? Z předchozího rozboru textu je zřejmé, že navržený záměr RDS33 vede „od nikud nikam“ a jeho přínos, při zachování současného stavu území kolem silnice III/12578, je zanedbatelný. Lze tedy předpokládat, že hlavním cílem sledovaným tímto záměrem je připravit dopravní komunikaci pro nové rozvojové plochy mezi Modřicemi a D1. Nedávná historie ukázala, že v daném území má zájem stavět řada investorů, a to s nepřiměřenou intenzitou (viz např. Slunná louka). Protože zatím ale není zřejmé, jakým způsobem bude zájmové území využito (specifikace není v ZÚR zahrnuta), zda pro bydlení v RD, průmysl, sklady, ..., nelze ani určit intenzitu dopravy. Jakým způsobem tedy můžete vyhodnotit vliv záměru na životní prostředí (tzv. SEA)?

Pokud se jedná o napojení nových rozvojových ploch, jedná se o přivedení nové dopravy! Žádná nová doprava ale není zmíněna a není s ní počítáno ve vyhodnocení SEA! Považuji za nepřípustné na jednu stranu psát o napojení nových rozvojových oblastí, ale tyto oblasti blíže nespecifikovat a nezahrnout je do hodnocení SEA. **Požaduji vypuštění celého záměru RDS33 ze ZÚR.** Dovoluji si upozornit, že minulé ZÚR byly NSS zrušeny zejména z důvodu nezahrnutí kumulativních vlivů v SEA: Nejvyšší správní soud zjistil, že v posouzení SEA i v naturovém hodnocení jsou kumulativní a synergické vlivy záměrů (dopravních koridorů) pouze pojmenovány, ale nebylo provedeno hodnocení jejich významnosti a především pak existence kumulativních a synergických vlivů nebyla zohledněna při výběru variant jednotlivých dopravních

koridorů,

http://www.nssoud.cz/Nejvyssi–spravni–soud–zrusil–cele–Zasady–uzemniho–rozvoje–Jihomoravskeho–kraje/art/851?tre_id=135)

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 183, požadující vypuštění záměru RDS33 z důvodu, že nejsou specifikovány rozvojové oblasti, které má záměr napojit, **se nevyhovuje.**

Pokud se týká specifikace, jaké rozvojové plochy má záměr napojit, je nutno úvodem uvést, že 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,…* V daném prostoru nejsou navrženy žádné rozvojové plochy nadmístního významu, proto je nelze v ZÚR JMK blíže specifikovat. Dle ÚP Modřice nejsou o okolí koridoru specifikovány rozvojové plochy, dle platného územního plánu města Brna (ÚPmB) je až ke koridoru územní rezervy vymezena rozvojová plocha pro bydlení v k. ú. Přízřenice.

K otázce posuzování vlivů územní rezervy uvádíme, že dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se vlivy územní rezervy na životní prostředí neposuzují (není znám rozsah záměru a jeho parametry). S ohledem na svůj rozsah je rozvojová plocha pro bydlení, která je vymezena v ÚPmB, pod rozlišovací možnosti řešení ZÚR (nejedná se o plochu nadmístního významu) a není v ZÚR JMK řešena.

V části *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí* jsou informativně vyhodnoceny i záměry územních rezerv. V příloze č. 3 *Informativní údaje k územním rezervám* je uvedena na základě principu předběžné opatrnosti problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Pro koridor územní rezervy RDS33 je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 věnovat pozornost mimo jiné *optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů.* Jak je zřejmé, vyhodnocení vlivů předpokládá v blízkosti záměru RDS33 situování obytné zástavby (viz výše návrhová lokalita Přízřenice v ÚPmB) a upozorňuje, že v rámci prověřování záměru RDS33 je problematice dopadů na obytnou zástavbu a hluku věnovat zvýšenou pozornost.

Pořadí	**184**	Pořadí původní	**P 1249–11**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 184

Ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, Příloha 3, Informativní údaje k územním rezervám, je pro záměr RDS33 uvedeno, že

– pro 100 % území, kde je plánován koridor, je překračován imisní limit znečištění ovzduší

– pro 2,98 % území je překročen hlukový limit

Přesto je cílem záměru přivést do daného území další dopravu! Upozornění SEA na tuto skutečnost vůbec nereaguje! Nejsou tak naplněny zákonem dané požadavky nezhoršovat kvalitu ovzduší v oblastech, kde jsou překračovány imisní limity kvality ovzduší, viz výrok NSS v bodě 9. Nesouhlasím s přivedením nové dopravy do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. **Požaduji vypuštění celého záměru RDS33 ze ZÚR.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 184, požadující vypuštění záměru RDS33 z důvodu situování do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, **se nevyhovuje.**

Připomínka konstatuje, že koridor územní rezervy je navrhován do území, kde jsou překračovány nejvyšší limity zatížení území (imisní limit znečištění ovzduší a limit zatížení hlukem). Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze

kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území, stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se také o návrhy a územní rezervy pro páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy. v kap. A.3. textové části Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 jsou zde překračovány několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35× ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Ještě vhodnější pro hodnocení ovzduší je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z analýzy současné imisní zátěže tak spíše naopak vyplývá, že umístění záměrů do zmíněné oblasti ve vztahu k limitům znečištění ovzduší nic nebrání.

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není možné o otázce, kterou z variant do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty. Pro koridor územní rezervy RDS33 je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“ věnovat pozornost mimo jiné *optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů*.

Závěrem k otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Pořadí	**185**	Pořadí původní	**P 1249–12**

Téma	Doprava silniční
Téma – jiné	

Připomínka č. 185

Ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, textová část, str. 78, je uvedeno: V *oblasti silniční dopravy je i v následujících letech očekáván nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy. Posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit imisní a hlukové zátěže v dotčených sídlech. Pokud tedy nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno v těchto obcích očekávat nejen pokračování nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. V dotčených oblastech tak bude dále narůstat emisní zátěž výrazně nad úroveň limitů (zejména u částic PM10).*

Dané tvrzení je pravdivé. Co se ale týče záměru RDS33 a konkrétně města Modříce, opět upozorňuji, že název obchvat je matoucí, protože dosud silnici III/15278 převážně využívají motoristé, kteří jedou z Modřic/ do Modřic apod. Těch, kteří ji používají jako tranzitní, je menšina. Záměr ale může v budoucnu do oblasti přivést další, mnohem intenzivnější dopravu (připojení nových rozvojových ploch). Přitom Modřice jsou již dnes obklopeny velmi intenzivní imisní i hlukovou zátěží, zejména od západu a jihu. **Žádám, aby ve vyhodnocení SEA pro záměr RDS33 byla zohledněna i doprava z nových rozvojových ploch.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 185, požadující, aby ve vyhodnocení SEA pro záměr RDS33 byla zohledněna i doprava z nových rozvojových ploch, **se nevyhovuje.**

Úvodem je třeba uvést, že stávající silnice III/15278 plní zcela jinou funkci, než má nově plnit. Zatímco stávající silnice plní zejména funkci obsluhy území, záměr sledovaný formou územní rezervy RDS33 dle odůvodnění ZÚR JMK *zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města a plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská*, tedy plní funkci silniční dopravy nadmístního významu pro zkvalitnění silniční infrastruktury. Nelze tudíž srovnávat účel dopravy na komunikacích, ten bude odlišný (obsluha území x regionální doprava).

Situování územní rezervy do území s intenzivní imisní a hlukovou zátěží je vyhodnoceno v **Připomínce č. 184**.

K otázce posuzování vlivů územní rezervy uvádíme, že dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se vlivy územní rezervy na životní prostředí neposuzují (není znám rozsah záměru a jeho parametry). V části *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí* jsou informativně vyhodnoceny i záměry územních rezerv. V příloze č. 3 *Informativní údaje k územním rezervám* je uvedena na základě principu předběžné opatrnosti problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Pro koridor územní rezervy RDS33 je nutné dle tabulky uvedené v příloze č. 3 věnovat pozornost mimo jiné *optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajištění splnění hlukových limitů.* Jak je zřejmé, vyhodnocení vlivů předpokládá v blízkosti záměru RDS33 situování obytné zástavby, v rámci dalšího prověřování záměru RDS33 v podrobnějším měřítku bude brán zřetel i na případnou dopravu z rozvojových ploch; v ZÚR JMK tuto problematiku nelze řešit, rozvojové plochy vymezené v ÚPmB nejsou nadmístního významu a jsou tudíž pod rozlišovací možnosti řešení ZÚR.

Pořadí	**186**	Pořadí původní	**P 1249–13**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 186

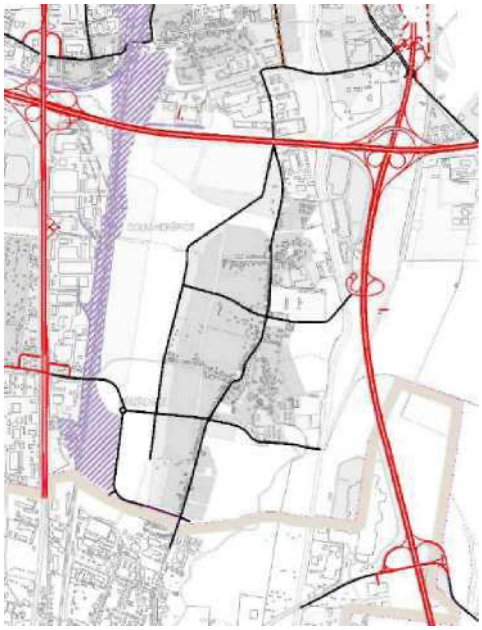
Záměr RDS33 začíná na silnici II152 v Modřicích. V těsné blízkosti vede i souběžná silnice III/15279. Nově navržená komunikace přetíná silnici III/15279 a napojuje se na II/152 v blízkosti mostů přes řeku Svratku. Toto místo je pro napojení značně komplikované. Navíc i silnice II/152 je přetížená a již dnes bývá problematické na ni, např. z III/15278 ve špičce najet. V návrhu postrádám zohlednění a popsání těchto problémů. **Žádám, aby v návrhu koridoru bylo specifikováno, že stávající krajská silnice III/15279 zůstane zachována. Dále**

žádám, aby v návrhu bylo nastíněno řešení napojení na II/152.
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 186**, požadující specifikaci stávající silnice III/15279 a řešení napojení záměru RDS33 na silnice II/152, **se nevyhovuje.** Grafická část návrhu ZÚR JMK je řešena v měřítku 1 : 100000, zohlednění požadovaných detailů v území je nad podrobnost řešení ZÚR JMK. Navíc pro přeložku silnice III/15278 je vymezena pouze územní rezerva pro ochranu území před tím, aby byla znemožněna realizace záměru; až při podrobnějším prověřování potřeby a parametrů záměru bude možno zkoumat požadované napojení.

Pořadí	**187**	Pořadí původní	**P 1249–14**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 187

Záměr RDS33 staví na jedné páteřní komunikaci III/15278, která má obsloužit nové rozvojové plochy. Domnívám se, že dopravní obslužnost jihu Brna komplikuje nejvíce špatná propustnost ve východo–západním směru. Tu umožňuje pouze propojení Sokolova–Bohunická, D1 a II/152. Všechny tyto tahy jsou ale přetížené a často se vyznačují problematickým napojením na nadřazenou silniční síť (úrovňové křižovatky). Odlehčení ulice Vídeňská, ale také Hněvkovského a dalším ulicím by ulevily zejména JZT a JT a dokončení velkého městského okruhu. Tyto širší souvislosti ale ZÚR nezohledňuje (VMO je ze ZÚR vyjmut). V řadě studií, ale také v platném územním plánu města Brna, jsou vyznačeny pro rozvojové území mezi D1 a Modřicemi další silnice umožňující propojení oblasti ve východo–západním směru. Patří sem Moravanské mosty, propojení silnice III/15278 se sjezdem z D2 u IKEI a využití mostu u soutoku Svratky a Svitavy. V návrhu RDS33 ale nejsou zahrnuty ani Moravanské mosty. Přikládám ukázku dopravy z platného UP Brna. **Protože návrh záměru RDS33 nerespektuje dříve projednaná a prezentovaná řešení a tím neúměrně zatěžuje město Modřice, požaduji, aby byl tento záměr ze ZÚR vypuštěn.**



Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 187, požadující vypuštění záměru RDS33 z důvodu nerespektování dříve projednaného řešení, **se nevyhovuje.**

Pokud se týká odlehčení východo–západního směru (odlehčení ulice Vídeňská, ale také Hněvkovského

a dalším ulicím), je v připomínce uvedeno, že situaci zlepší JZT a JT a dokončení velkého městského okruhu. V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor JT, JZT je vymezena jako územní rezerva a její potřebnost a vedení bude dále prověřováno, povinnost řešit VMO v rámci územního plánu je uložena v ZÚR JMK. Z hlediska nadřazené dopravní sítě je propojení východo–západního směru výše uvedenými záměry v ZÚR JMK řešeno.

Pokud se týká dalších silnic umožňujících propojení oblasti ve východo–západním směru uváděných v připomínce, konstatujeme k nim následující:

Mosty Moravanská – nejsou v rozporu se záměrem uvedeným v návrhu ZÚR JMK, naopak. Záměr je vymezen v ÚPmB, bylo by kontraproduktivní znovu prověřovat záměr Mosty Moravanská v ZÚR JMK v případě jejich zahrnutí do návrhu.

Propojení silnice III/15278 se sjezdem z D2 u IKEI – je řešeno v ÚPmB, není záležitost nadmístního významu (je řešeno pouze na území města Brna), nelze zahrnout do ZÚR JMK.

Využití mostu u soutoku Svratky a Svitavy – je řešeno v ÚPmB, není záležitost nadmístního významu (je řešeno pouze na území města Brna), nelze zahrnout do ZÚR JMK.

Dodáváme, že v průběhu pořizování ZÚR JMK nebyly pořizovateli k požadovaným záměrům předány žádné podklady, dotčený orgán na úseku dopravy – odbor rozvoje dopravy KrÚ JMK – o prověření těchto záměrů nepožádal. Navíc uváděné záměry (propojení silnice III/15278 se sjezdem z D2 u IKEI a využití mostu u soutoku Svratky a Svitavy) jsou naprosto nevhodné pro vedení silniční dopravy nadmístního významu, protože jsou vedeny přes stabilizované i navrhované rozvojové lokality bydlení.

Pořadí	**188**	Pořadí původní	**P 0807–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 188

Žádáme o seznámení se zadáním Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno a průběžné informování o stavu a průběhu jejího zpracovávání

Žádáme o informování ani o věcném zadání a vstupních parametrech této studie, o dílčích výstupech a důvodech vedoucích k posouvání termínu dokončení až za termín schválení ZÚR.

Zástupce spolku Proti Křenovické spojce, z. s. tuto žádost o informování o stavu a průběhu této studie vznesl již na jednání se zástupci spolků na JMK v prosince 2015. Přesto jsme dosud nebyli informování ani o věcném zadání a vstupních parametrech této studie, dále ani o důvodech vedoucích k posouvání termínu dokončení až za termín schválení ZÚR (předpokládaný termín dokončení druhá polovina roku 2016 – informace podaná p. Rozbořilem ze SŽDC na veřejném projednání ZÚR 7.6.2016 ve Vyškově).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 188, žádající o seznámení se se Zadáním Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno) a průběžné informování o stavu a průběhu jejího, **se vyhovuje**.

Připomínka se nedotýká obsahové stránky řešení návrhu ZÚR JMK ani způsobu projednání návrhu ZÚR JMK; jedná se o požadavek na obsah a způsob pořízení dokumentu „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“. Podání není pořizovatelem hodnoceno jako připomínka směřující proti návrhu ZÚR JMK, je hodnoceno jako obecné podání uplatněné subjektem ve smyslu správního řádu. Uplatněná žádost směřuje ke zpracování studie, jejímž zadavatelem není Jihomoravský kraj; proto na konkrétní požadavky vztahující se ke studii nemůže reagovat.

Zadavatelem studie proveditelnosti je jiný orgán veřejné správy – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční. S využitím ust. § 12 správního řádu (*dojde–li podání správnímu orgánu, který není věcně nebo místně příslušný, bezodkladně je usnesením postoupí příslušnému správnímu orgánu*) bude proto podání spolku postoupeno objednateli studie proveditelnosti, tj. organizaci

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Pořadí	**189**	Pořadí původní	**P 0807–02**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 189

Neplatné vyčíslení nákladů na realizaci severní varianty

Udávané náklady spojené v předběžném vyčíslení nákladů variant v Územní studii prověření variant Křenovické spojky z 1/2013pro realizaci RDZ08–B (Varianta Severní) již neodpovídají skutečným nákladům na realizaci této varianty.

Část úprav spojovaných v územní studii s realizací Severní varianty (rekonstrukce tělesa trati, revitalizace dolního nádraží, přejezdu) již byla provedena v druhé polovině roku 2015 a na počátku roku 2016 v jiném projektu a to bez ohledu na realizaci záměru Křenovické spojky.

Nemůžeme se ubránit dojmu, že tyto náklady byly do studie v roce 2013promítnuty záměrně, aby navýšily předpokládanou cenu severní varianty a tak ji znevýhodnily.

Žádáme o zohlednění této změny do probíhající Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice – Brno a úpravu vyčíslení nákladů na realizaci odpovídajících skutečnému rozsahu severní varianty.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 189, žádající o zohlednění uvedeného vyčíslení nákladů na realizaci severní varianty Křenovické spojky, **se nevyhovuje.**

Křenovická spojka je dlouhodobý záměr Jihomoravského kraje, ve výhledu spojený se záměrem „severojižního kolejového diametru“. Záměr vychází z Generelu dopravy Jihomoravského kraje (2006) jako územně plánovacího podkladu řešícího komplexní návrh rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Podrobněji byl záměr prověřen Technickou studií Křenovické spojky tratí 300 a 340 (IKP, 2005), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Löw & spol., 2005). V technické studii byla sledována trasa vedoucí mezi obcemi Křenovice a Hrušky (odpovídající přibližně současné jižní varietě). Pro nesouhlas obcí a spolku s touto trasou byly krajským úřadem na základě požadavku obcí prověřeny další varianty vedení. Vzhledem ke složitosti řešení, zejména z hlediska technického a urbanistického, byla zadána „Územní studie prověření variant Křenovické spojky (IKP 2013)“. Územní studie prověřila vedení několika variant, a to jak v poloze jižně, tak i severně od obce Křenovice. Prověřované varianty byly porovnány z mnoha hledisek (např. délka trasy, jízdní doby, náklady na provoz, pěší dostupnost žel. zastávek, náročnost autobusové dopravy, dotčení území hlukem, střety s ochranou krajiny a přírody, střety s protipovodňovou ochranou, zábor ZPF). V závěru studie byly projektantem doporučeny k dalšímu upřesnění jako nejpřijatelnější 2 varianty – severní varianta S2 a jižní varianta J2. Pro tyto varianty byly ve studii vymezeny koridory pro převzetí řešení do ZÚR JMK. Jelikož projektant v rámci „Územní studie prověření variant Křenovické spojky“ dospěl k závěru, že varianty S2 a J2 mají srovnatelné dopady do území a jejich celkové vyhodnocení je na stejné úrovni, byly tyto koridory beze změny převzaty do návrhu ZÚR JMK jako územní rezervy, u nichž další prověření potřebnosti záměru a hodnocení plošných nároků a vlivů záměru na území rozhodne o výběru varianty.

Shrnutí dosavadního postupu při prověřování záměru Křenovické spojky je shodné i pro Připomínky č. 190 a 191.

V připomínce, která se po věcné stránce netýká obsahu návrhu ZÚR JMK, je zpochybňována jedna z částí územní studie, konkrétně vyčíslení nákladů. Dle připomínky *část úprav spojovaných v územní studii s realizací severní varianty (rekonstrukce tělesa trati, revitalizace dolního nádraží, přejezdu) již byla provedena v druhé polovině roku 2015 a na počátku roku 2016 v jiném projektu*. Z hlediska časového horizontu je zřejmé, že územní studie z roku 2013nemohla po stránce ekonomické zohlednit a vyhodnotit úpravy trati provedené v letech 2015 a 2016.

K žádosti o zohlednění těchto změn ve zpracovávané Studii proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ uvádíme, že se jedná o požadavek na obsah dokumentu „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“. Tento požadavek je hodnocen jako obecné podání uplatněné spolkem ve smyslu správního řádu. Uplatněná žádost směřuje ke zpracování studie, jejímž zadavatelem není Jihomoravský kraj; proto na konkrétní požadavky vztahující se ke studii nemůže reagovat.

Zadavatelem studie proveditelnosti je jiný orgán veřejné správy – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční. S využitím ust. § 12 správního řádu (*dojde–li podání správnímu orgánu, který není věcně nebo místně příslušný, bezodkladně je usnesením postoupí příslušnému správnímu orgánu*) bude proto podání spolku postoupeno objednateli studie proveditelnosti, tj. organizaci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, generální ředitelství, odbor investiční, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Pořadí	**190**	Pořadí původní	**P 0807–03**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 190

Věcně nesprávný postup projednání ZÚR a rozhodnutí.

Na veřejném projednání ZÚR 7.6.2016 ve Vyškově bylo potvrzeno, že z pohledu územního plánování o výsledné variantě realizace projektu jsou obě varianty rovnocenné a bude rozhodnuto na základě závěrů zadané studie.

Nesouhlasíme s tím, že severní a jižní varianta jsou z pohledu ZÚR jsou rovnocenné.

Zásadně odlišnými dopady jsou:

Diametrální rozdíl v rozsahu záboru zemědělské půdy a zásahu do krajiny (v neprospěch jižní varianty).

Kriticky rozdílný dopad na dopravní obslužnost obce Křenovice (v neprospěch jižní varianty).

Nutnost protipovodňové opatření stavby v jižní variantě

Významný rozdíl ve finanční náročnosti realizace variant (v neprospěch jižní varianty).

Nesouhlasíme s tím, že určujícím hlediskem pro volbu varianty Křenovické spojky má být závěr technické studie proveditelnosti variant a nikoliv už pohled celkových dopadů záměru obou variant.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 190, konstatující nesprávný postup projednání ZÚR a nesouhlas s tím, že určujícím hlediskem pro volbu varianty Křenovické spojky má být až závěr studie proveditelnosti, nikoliv dopady jednotlivých variant, **se nevyhovuje.**

Shrnutí dosavadního postupu při prověřování záměru Křenovické spojky je shodné pro připomínky č. 189, 190 a 191, je uvedeno ve vyhodnocení připomínky č. 189 a tímto se na něj odkazujeme.

Dokumentací k podrobnějšímu prověření je zpracovávaná „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která kromě posouzení technických parametrů a vlivů na území rovněž provede podrobné ekonomické hodnocení jednotlivých variant záměru. Požadavek spolku, aby *už pohled celkových dopadů záměru obou variant* vyplývající z územní studie byl hlediskem pro volbu varianty, není oprávněný. V územní studii zpracované odbornou firmou jsou varianty hodnoceny komplexně, nelze upřednostňovat některá hlediska vybraná zástupci spolku jako zábor ZPF, zásahy do krajiny, nutnost protipovodňových opatření ve variantě jižní apod. Nesouhlas zástupce spolku s hodnocením vyplývajícím z územní studie je jeho osobní názor, který je podložen pouze jeho odhadem situace.

Protože územní studií byly obě porovnávané varianty hodnoceny srovnatelně, bylo by ze strany Jihomoravského kraje nezodpovědné vybrat v době, kdy je zpracovávaná velmi podrobná studie proveditelnosti záměru, včetně jeho ekonomického hodnocení, jednu z variant bez vyčkání na výsledek studie

proveditelnosti. Proto v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání zůstaly obě varianty územní rezervy jako ochrana území před znemožněním realizace záměru, které umožňují realizaci jižní nebo severní varianty.

Pořadí	**191**	Pořadí původní	**P 0807–04**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 191

Nesouhlasíme s ponecháním územní rezervy pro RDZ08–A (varianta jižní)

Na základě výše uváděných argumentů (uvedených v připomínkách č. 188, 189 a 190) žádáme o vyřazení územní rezervy pro realizaci RDZ08–A (Varianta Jižní).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 191, požadující vyřazení územní rezervy RDZ08–A (varianta Jižní) Křenovické spojky, **se nevyhovuje.**

Shrnutí dosavadního postupu při prověřování záměru Křenovické spojky je shodné pro připomínky č. 189, 190 a 191, je uvedeno ve vyhodnocení připomínky č. 189 a tímto se na něj odkazujeme.

Dokumentací k podrobnějšímu prověření je zpracovávaná „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“, která kromě posouzení technických parametrů a vlivů na území rovněž provede podrobné ekonomické hodnocení jednotlivých variant záměru. Proto v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání zůstaly obě varianty územní rezervy jako ochrana území před znemožněním realizace záměru, které umožňují realizaci jižní nebo severní varianty. Teprve po výběru varianty bude do ZÚR JMK zapracován návrhový koridor vybraného řešení.

Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace „Studie proveditelnosti tratí Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“ prozatím nebyla dokončena a nebyla tudíž vybrána optimální varianta vedení trati, budou pro schválení v návrhu ZÚR JMK ponechány jako územní rezervy obě varianty Křenovické spojky.

Pořadí	**192**	Pořadí původní	**P 1250–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 192

Navrhuji doplnit do ZÚR variantu E–Petrov přestavby žel. uzlu Brno, která obsahuje kombinaci hl. nádraží s kolejištěm v jedné úrovni a jednoduššího budoucího napojení pražské trati ve smyslu var. A, ale se vzdálenější trasou od zástavby St. Lískovce. Potřebná kapacita hl. nádraží i s velkou rezervou do budoucna a podmínky pro stabilní intenzivní provoz se získají mimoúrovňovými přesmyky na obou vstupech od navazujících tratí. Umístěny jsou v průmyslových oblastech H. Heršpice–východ a mezi areály Šmeral a býv. Zbrojovky. Rozšířené kolejiště při posunu jeho středu k Hybešově ul. a s napřímenými dlouhými nástupišti umožní modernizaci nádraží tak, aby v každém kroku přestavby byl v provozu stávající počet 6 průjezdných kolejí. Průjezdné vedení vlaků Vídeň–Ostrava se získá novou židenickou spojkou vedenou pravým obloukem přes průmysové objekty východně od Svitavy, podjezdem pod krátkou přeložkou nákadního průtahu na stáv. most přes Táborskou ul. a levým obloukem na stáv. most přes Ostravskou ul. (viz přílohu 1).

Důvodem podání je skutečnost, že optimální pro nákladní žel. dopravu i cestující je umístění hl. nádraží v těsném kontaktu s hlavním uzlem MHD a v pěší dostupnosti z centra a že varianta B–Petrov obsažená v návrhu ZÚR je pro hl. nádraží v centru, tj. při Nárážní ul., z několika důvodů značně neefektivním řešením (viz příl. 2). To otvírá prostor k prosazení protismyslného odsunu hl. nádraží do méně přístupné polohy, mj. s dopadem na zvýšené využívání automobilů pro dojížďku do Brna, tj. větší zatížení silničních radiál i ulic ve

městě.

Příloha 1:

1) doplňuje chybějící úsek DZ01 na území Brna,

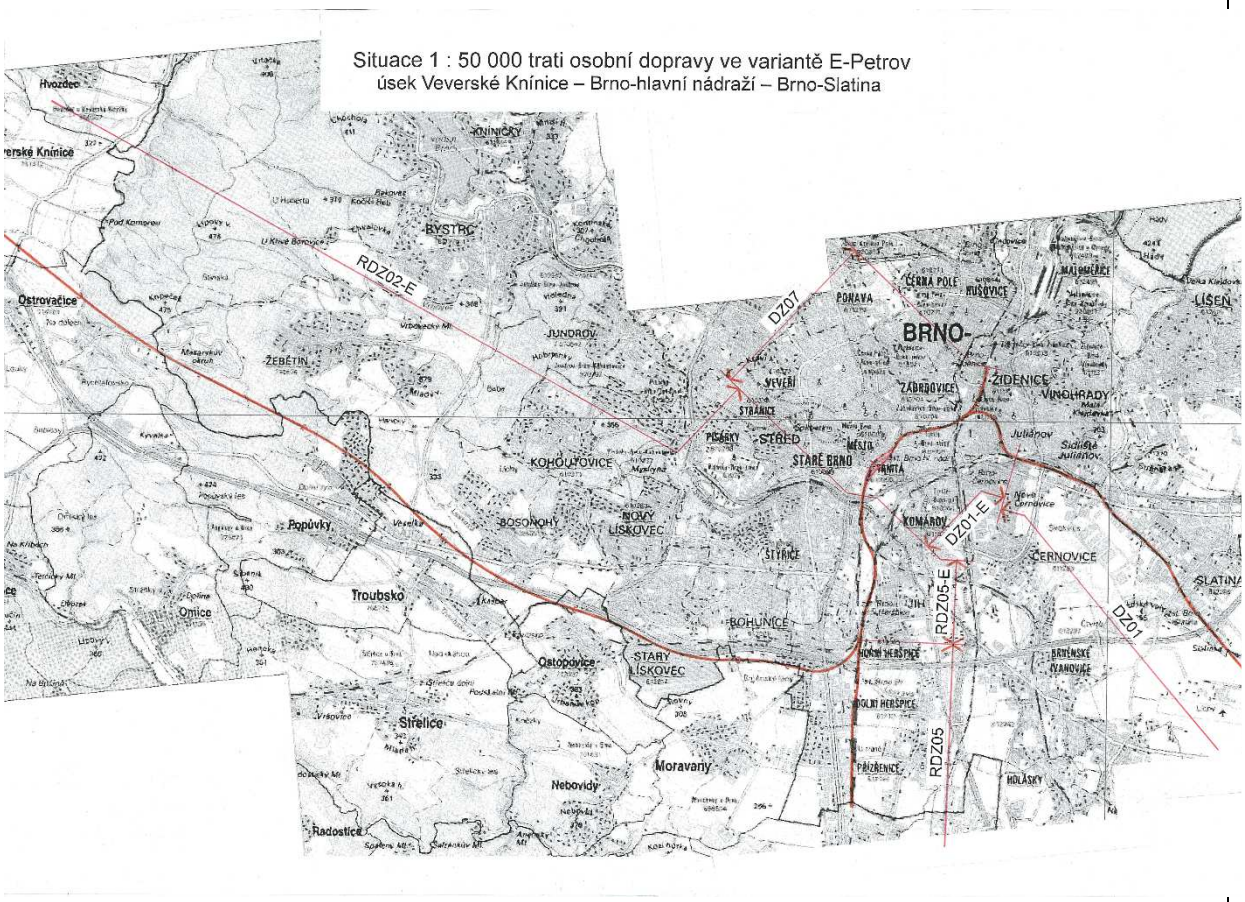
2) doplňuje úsek DZ01–B hl.nádraží – Černovice,

3) doplňuje úsek DZ07 hl.n. – Židenice (místo RDZ07),

4) doplňuje úsek RDZ02–B Vever. Knínice – jižní zhlaví hl.n.,

5) doplňuje chybějící úsek RDZ05 na území Brna.

Příloha č. 1: Situace 1:50 000 tratí osobní dopravy ve var. B–Petrov, úsek Veverské Knínice – Brno-hlavní nádraží – Brno-Slatina



Příloha č. 2: Komentář k variantám A, B přestavby žel. uzlu Brno

Komentář k variantám řešení hlavního nádraží v Brně

1) Současné hlavní nádraží v Brně má pro své uživatele optimální polohu, protože je v kontaktu s hlavním uzlem MHD i s centrem města a výhodné je i oddělení od nákladní dopravy. Bylo již několikrát prověřeno, že jeho nevyhovující kolejiště lze modernizovat a zkapacitnit posunem podél Nádražní k Hybešově ulici do lokality Petrov, kde je dost místa i pro umístění autobusového nádraží. Může zde vzniknout v systému veřejné dopravy JMK nový hlavní přestupní bod s kvalitním uspořádáním přednádražního prostoru a přístupových cest z centra a rozvojového území Trnitá i s krátkým silničním příjezdem od VMO a z kapacitní Heršpické ul. Proto je ve veřejném zájmu, aby zde bylo železniční nádraží optimálně řešené pro potřeby cestujících i z hlediska výstavby a budoucího provozu. Kromě modernizace nádraží ve variantě B–Petrov, je navrženo podle zastaralého územního plánu města z r. 1994 vybudovat nové hlavní nádraží ve var. A–Řeka na trati nákladní dopravy a v poloze odsunuté o cca 900 m od centra a hlavního uzlu MHD. To by navíc vedlo ke zvýšení dojížďky do Brna automobilovou dopravou.

2) V současné době se zpracovává Studie proveditelnosti (přestavby) železničního uzlu Brno, která má podle usnesení vlády č. 525 z r. 2015 sloužit pro rozhodnutí Ministerstva dopravy o poloze nádraží. Podkladem SP je

Dopracování variant ŽUB – technicko–ekonomická studie z r. 2014. V této studii je však v pozitivním smyslu dopracována jen varianta A–Řeka, která má vazbu na jednoduchý jižní vstup budoucí pražské trati RS. Do řešení nádraží ve var. B–Petrov, kombinované s náročným napojením pražské tratě, se uvedenou studií dostala řada technicky nesprávně či nešikovně řešených prvků, které nádraží v této poloze dále komplikují a zbytečně zvyšují jeho náklady. Na rozdíl od původního návrhu nádraží v tomto místě od Občanské koalice NvC z r. 2007 je podzemní část nádraží umístěna pod památkově cennou budovou Malé Ameriky a pod částí povrchového kolejiště, tunely jsou prodlouženy cca o 1 km, vedeny pod Svratkou a v koncovém úseku rozvětveny do tří směrů a podzemní nástupiště jsou o téměř 200 m více vzdálena od povrchových. Vzniká proto dojem, že takové řešení má být pro polohu nádraží u Petrova negativním průkazem, aby bylo možné prosadit odsun nádraží do vzdáleného místa. To by mj. zničilo jeho oceňovanou přímou pěší dostupnost z centra.

3) V SP ŽUB bude základní hodnocení variant zpracováno pro období přechodného stavu (1. etapy) před výstavbou VRT (tj. pražské trati RS), kdy je ve var. A redukované kolejiště a jen minimum stavební přípravy pro RS, kdežto ve var. B podle svérázného dopracování v TES 14 je naopak příprava pro RS veliká. Vlivem umístění podzemního kolejiště pod podstatnou část povrchového kolejiště a do celého půdorysu budovy M. Ameriky, kterou je nutno podchytávat, vykazuje takové řešení značné zvýšení pracnosti i nákladů. Kromě této projektové subvarianty B1 je zadáním SP stanoveno také vyhodnocení subvarianty B2, v níž je v 1. etapě podzemní skupina dokonce již v provozu a vyžaduje proto i předčasnou výstavbu celých tunelů RS jižně od nádraží včetně navazujících traťových spojek. V hlavním hodnocení SP tak zřejmě vyjdou obě subvarianty B–Petrov investičně podstatně nákladnější (a možná i nákladnější provozně) než varianta A. A to v situaci, kdy pro hl. nádraží u Petrova existuje řešení mnohem jednodušší a levnější, které z neznámých důvodů dosud nebylo sledováno – modernizace nádraží v jedné (povrchové) úrovni v kombinaci s jižním napojením pražské tratě RS (dále označené jako varianta E–Petrov), ačkoli možnost potřebného severního napojení slatinské trati je známa již od roku 1990. Toto mostní řešení je technicky možné přizpůsobit novým nárokům.

4) Principem var.E–Petrov je uplatnění mimoúrovňových přesmyků v traťových rozpletech, které i při omezeném počtu nástupišť zajistí pro zvýšené počty vlaků a integrální taktový provoz potřebný počet současných vjezdů a zároveň i značnou rezervu propustnosti pro možný další růst frekvence. Přesmyky jsou umístěny na jižní straně podél východního okraje odstavného nádraží a na severní straně v průmyslové zástavbě. Nádraží má 4 dlouhá nástupiště a pro linky S 3 krátká, z nich 1 u kusých kolejí. V každém kroku přestavby bude v provozu alespoň stávající počet 6 průjezdných kolejí kolem nástupišť. Větší zábor území je nutný v těsném kontaktu s budovou Tesco a naproti tomu je možné uvolnit drážní plochu západně od Koliště.

5) Má–li být rozhodnutí o poloze hl. nádraží objektivní a přijatelné pro veřejnost, je nezbytné

doplnit do SP pro lokalitu Petrov **kvalitní technické řešení** (nejlépe náhradou za nesmyslnou subvariantu B2) – zadání SP takovou změnu umožňuje a doplnění pozitivního návrhu do SP je nutné co nejdříve. Z toho důvodu je třeba doplnit var.E–Petrov také do návrhu ZÚR JMK.

14.6.2016 xxx_xxxxx@centrum.cz

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 192, navrhuji doplnit do ZÚR variantu E–Petrov přestavby žel. uzlu Brno, která obsahuje kombinaci hl. nádraží s kolejištěm v jedné úrovni a jednoduššího budoucího napojení pražské trati ve smyslu var. A, ale se vzdálenější trasou od zástavby St. Lískovce., **se nevyhovuje**.

K požadavku na vymezení varianty E–Petrov přestavby ŽUB Brno 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 železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o.). Případné podněty na varianty řešení ŽUB lze uplatnit u MD jako zadavatele Studie proveditelnosti, případně u SŽDC.

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška), přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřená dle článku I, odstavce (1), 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“. ZÚR JMK pro přestavbu ŽUB Brno stanovují v souladu s vyhláškou požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci města Brna. Tímto je uplatněn 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 nejblíže*“. ZÚR JMK ponechávají rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze rozumně dosáhnout zamýšleného výsledku. Vybrané záměry, pro které jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce, představují součást návrhu veřejné infrastruktury nadmístního významu, jejichž následné vymezení v nižším stupni dokumentace je pro naplnění navrhované koncepce ZÚR JMK závazné.

Záměr ŽUB s požadavkem na územní vymezení a koordinaci v nižším stupni územně plánovací dokumentace je podrobně komentován z hlediska vlastní odborné problematiky daného záměru v kap. G.8.4. *Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí* na straně 348 a následující textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Z hlediska ekologicky udržitelné dopravy je pro spojení metropolitních oblastí a center velmi příznivá železniční doprava. Ta pro spojení dvou největších měst ČR, tj. Praha – Brno, vzdálené cca 200 km, představuje koncepčně připravovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno, která je součástí celého systému rychlých spojení na území ČR s návaznostmi na sousední země. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko. Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a.s., 2003). Ta je základním podkladem pro vymezení územních rezerv pro VRT v ZÚR JMK.

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.

Pořadí	**193**	Pořadí původní	**P 0789–01**
Téma		Doprava železniční, územní studie, koncepce	
Téma – jiné			

Připomínka č. 193

K územní rezervě pro koridor vysokorychlostní trati RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)

Návrh ZÚR vymezuje územní rezervu pro prověření možnosti budoucího využití a umístění koridorů vysokorychlostní dopravy VR1, mj. vysokorychlostní trati RDZ03 VRT Ponětovice –Vyškov– hranice kraje (– Ostrava) (viz kapitolu D.4.1. textové části návrhu ZÚR, bod (309), resp. část 1.2 Grafické části návrhu – Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability).

Územní rezerva pro vysokorychlostní trať má být dle návrhu ZÚR vymezena mimo jiné na pozemcích podatelů, a to konkrétně na pozemcích podatele 1) parc. č. xxxx a xxxx v k. ú. Hlubočany a parc. č. xxx, k. ú. Zvonovice, a na pozemcích ve spoluvlastnictví obou podatelů parc. č. xxxx a xxxx v k. ú Hlubočany.

Toto vymezení by proto představovalo vážný zásah do vlastnických práv podatelů. Vymezením uvedené územní rezervy v ZÚR by došlo k „zablokování“ možného využití pozemků podatelů podle jejich záměrů, včetně jejich možného využití k zemědělskému nebo jinému podnikání.

S vymezením územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) v ZÚR proto podatelé nesouhlasí, a to z následujících konkrétních důvodů:

1. Nesplnění požadavků vyplývajících z PÚR

Politika územního rozvoje České republiky, 2008, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR“) vymezuje záměr koridoru VR1, jehož součástí má být i úsek Brno – Ostrava v bodu 83. PÚR v této části stanovuje ve vztahu k záměru VR1 jednak úkoly pro územní plánování, jednak úkoly pro Ministerstvo dopravy, příp.

jiné ústřední správní úřady.

Ve vztahu k Ministerstvu dopravy a ústředním správním úřadům PÚR uvádí úkol: ***„...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT,*** *včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.“ V* rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) uvádí úkol: ***„Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a*** *podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden–) hranice SRN / ČR–Lovosice / Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha, Praha–Brno, Brno-(Přerov)–Ostrava–hranice ČR / Polsko, Brno-Vranovice–Břeclav–hranice ČR“* (zvýrazněno podateli).

Z této části PÚR tedy podle podatelů jednoznačně vyplývá, že postup při vymezování koridoru VR1, či případných územních rezerv s ním souvisejících, musí být následující: nejprve je nutné, aby ministerstvo prověřilo reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT či územních rezerv na úrovni jednotlivých krajů v jejich ZÚR.

Z či. 83 PÚR ČR 2008 tedy vyplývá, že nejprve, před vymezováním koridorů pro záměr VRT v územně plánovací dokumentaci, a to i ve formě územních rezerv, musí být prověřena reálnost a účelnost územní ochrany. Návrh ZÚR JMK však neobsahuje odkaz na žádné podklady ani žádné konkrétní údaje, které by jakékoli prověření uvedených aspektů záměru VRT potvrzovaly.

Pokud se však celý záměr nachází teprve ve stádiu, kdy ústředními orgány není prověřeno a rozhodnuto, jestli je záměr VRT reálný, účelný a za jakých podmínek má být případně realizován, pak nejsou podklady dopracovány do stavu, který by opravňoval vymezení územní rezervy pro tento záměr v zásadách územního rozvoje. Jestliže není splněna tato podmínka, nelze s ohledem na požadavky na racionalitu a minimalizaci, tedy proporcionalitu zásahu do soukromého vlastnictví (ústavně chráněného či. 11 Listiny) přistoupit k omezení vlastnických práv vymezením územní rezervy v územně plánovací dokumentaci, tedy ani v ZÚR JMK.

V této souvislosti podatelé odkazují na usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 11. 2009, č. j. 9 Ao 3/2009–59, v němž se mimo jiné uvádí, že *„Závaznost v politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamená a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. ...Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný.“*

Z těchto důvodů jsou podatelé přesvědčeni, že pokud nebyla reálnost a účelnost záměru VRT doposud prověřena Ministerstvem dopravy, případně dalšími ústředními orgány, jak vyžaduje PÚR, nemůže dojít k vymezení územních rezerv pro tento záměr na úrovni ZÚRJMK.

2. Věcná neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro koridor VRT a rozpor jejího vymezení s požadavkem proporcionality zásahu do práv navrhovatelů

Podle § 36 zákona stavebního zákona jsou jako „územní rezerva“ vymezovány plochy a koridory, u nichž má dojít k prověření možnosti jejich budoucího využití. Územní rezerva po dobu své platnosti fakticky „blokuje“ využití území (srov. znění § 36 odst. 1 stavebního zákona, podle nějž *„V územní rezervě jsou zakázány změny v území..., které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit“).* Současně pak po dobu trvání územní rezervy dotčeným vlastníkům neustále hrozí změna územně plánovací dokumentace a následná realizace prověřovaného využití. Svou povahou se tak územní rezerva podobá stavební uzávěře.

K povaze územní rezervy (a to přímo pro účely VRT) se vyjádřil **Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 14.2.2013, č. j. 7 Aos 3/2012 – 36.** Jako podstatné znaky územní rezervy soud shledal účel prověření budoucího využití, resp. blokace pro tento účel, omezení práv vlastníků a dočasnost. Nejvyšší správní soud konstatoval: ***„Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Ačkoliv nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro***

prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. Právě na tento požadavek je nutno klást veliký důraz. Samotné umístění územní rezervy bude často dostatečně (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, zeje uvažováno o využití území a prozatím proto bude vhodné dané území „blokovat" do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace. V případě dlouhodobého bezdůvodného ponechávání území v kategorii územní rezervy by však již byla situace zcela jiná, neboť by musel být zřejmý pádný důvod, proč dosud nebylo území prověřeno." K tomu srov. rovněž Metodiku k navrhování územních rezerv a rozhodování podle nich Ústavu územního rozvoje, resp. Ministerstva pro místní rozvoj z prosince 2011: *„Vymezení plochy územní rezervy má důsledky částečně srovnatelné s vydáním územního opatření o stavební uzávěře."'**

Vymezením uvedené územní rezervy pro záměr VRT by došlo k „zablokování" možného budoucího využití pozemků podatelů, a to v dlouhodobé perspektivě včetně jejich využití k zemědělskému nebo jinému podnikání. Již samotným vymezením územní rezervy by například došlo ke znemožnění jakýchkoliv staveb pro zemědělství na jejich výše uvedených pozemcích, jakož i k zásadnímu snížení jejich kupní (tržní) ceny, resp. k jejich naprosté „neprodejnosti", a rovněž k zásadnímu omezení možnosti pozemky se ziskem pronajmout, a to zejména dlouhodobě. Tím by došlo k omezení jak vlastnického práva podatelů, tak jejich práva na svobodné podnikání.

Z hlediska zákonnosti a proporcionality zamýšleného vymezení předmětné územní rezervy RDZ03 pro koridor VRT je přitom zejména podstatné, že by zcela evidentně nebyl naplněn zákonný znak její dočasnosti, resp. přiměřené dočasnosti. Realizace záměru VRT je totiž v dohledné budoucnosti krajně nepravděpodobná, jelikož, jak již bylo zmíněno v předchozí části, musí dojít nejprve k prověření reálnosti a účelnosti záměru VRT ze strany Ministerstva dopravy a dalších ústředních orgánů. Důsledkem vymezení územní rezervy pro VRT by tedy bylo mnohaleté zablokování pozemků podatelů, a to kvůli záměru, o němž zatím není vůbec jisté, jestli je jeho provedení reálné a účelné.

Realizace záměru VRT je v dohledné budoucnosti krajně nepravděpodobná i s ohledem na plánovanou modernizaci (zdvojkolejnění) železniční tratě Brno – Přerov (koridor DZ01 pro záměr „Nová přerovská trať" je v návrhu ZÚRJMK rovněž vymezen). Pokud by k realizaci záměru VRT mělo přesto v budoucnu dojít, měl by jeho koridor být vymezen **dále od zastavěných území** obcí, nejlépe v těsné blízkosti dálnice D1, aby se snížilo riziko neproveditelnosti tohoto záměru pro rozpor s požadavky právních předpisů, týkajících se ochrany zemědělského půdního fondu, ochrany před hlukem a znečištěním ovzduší.

Dále podatelé namítají, že na území obce Hlubočany proběhlo **řízení o komplexních pozemkových úpravách,** ukončené v roce 2007. Rozhodnutím Ministerstva zemědělství ČR – Pozemkového úřadu Vyškov ze dne 23. 2. 2007, Čj. PÚ – 180/2004/RII bylo rozhodnuto o výměně nebo přechodu vlastnických práv v katastrálním území Hlubočany na základě schváleného návrhu komplexních pozemkových úprav. Za těchto okolností bylo podle názoru podatelů na místě, aby pozemky pro záměr VRT, pokud by měl být skutečně realizován, byly v rámci komplexních pozemkových úprav převedeny do vlastnictví státu, případně jiné veřejnoprávní instituce, a jejich původním vlastníkům aby byly převedeny do vlastnictví jiné odpovídající pozemky. Tím bylo možné předejít zásahu do práv dotčených vlastníků v důsledku následného vymezení koridoru pro záměr VRT v územně plánovací dokumentaci (a případně jeho budoucí realizací). K takovémuto postupu však nedošlo.

Ze všech uvedených důvodů jsou podatelé přesvědčeni, že vymezení koridoru územní rezervy RDZ03 pro záměr VRT a z něho plynoucí omezení jejich vlastnických práv, stejně jako práv ostatních dotčených vlastníků nemovitostí, by představovalo neopodstatněný, neakceptovatelný a neproporcionální zásah do těchto práv.

K podmínkám, za nichž lze zásahy do práv prostřednictvím regulace územně plánovací dokumentací označit za vyhovující principu proporcionality, se NSS podrobně vyjádřil v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č. j. 1 Ao 1/2009 – 120. NSS v tomto usnesení uvedl, že územní plán může představovat zásadní omezení ústavně zaručeného práva vlastnit majetek ve smyslu či. 11 Listiny základních práv a svobod. Zásahy do vlastnického práva, činěné prostřednictvím územně plánovací dokumentace, proto *„musí mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů a jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a být činěny na základě zákona."* Dále NSS konstatoval, že podmínkou zákonnosti územně plánovací dokumentace je, že *„...veškerá omezení vlastnických a jiných*

věcných práv z něho vyplývající mají ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody a jsou činěna jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (zásada subsidiarity a minimalizace zásahu)".

Vymezení územní rezervy RDZ03 pro koridor VRT by podle přesvědčení podatelů těmto základním kritériím „testu proporcionality" vyhovovat nemohlo, a to především z toho důvodu, že by nesplňovalo podmínku minimalizace zásahů. V současné situaci, kdy zřejmě neexistují žádné podklady, jež by dokládaly realizovatelnost záměru VRT, a to jak z hlediska splnitelnosti požadavků

právních předpisů ve vazbě na konkrétní plánované umístění záměru v území, tak z ekonomického hlediska, totiž nemůže být naplněn požadavek, aby vymezení územní rezervy a s ním spojená omezení vlastnických práv trvalo co nejkratší dobu.

3. Neprokázaná reálnost a účelnost záměru VRT

Jak již bylo zmíněno, z návrhu ZÚRJMK ani z jeho odůvodnění žádným způsobem nevyplývá, že by již došlo k prověření reálnosti záměru VRT na celostátní úrovni nebo že by takové prověřování vůbec bylo zahájeno. Podklady dostupné podatelům naopak nasvědčují tomu, že zejména z ekonomického hlediska není záměr VRT reálný a proveditelný.

Podle technické studie, vypracované pro Ministerstvo dopravy firmou SUDOP v roce 2010[2], by mělo vybudování vysokorychlostní trati Praha – Brno stát cca 200 miliard Kč. V případě dalších úseků VRT lze předpokládat řádově obdobnou výši nezbytných finančních prostředků.

Podle veřejně dostupných informací[3] vyhlásila teprve v roce 2014 SŽDC veřejnou soutěž na zpracování studie příležitostí, která má „zhodnotit společenský zájem" na vybudování vysokorychlostních tratí v ČR. Teprve následně mají být zpracovány studie proveditelnosti jednotlivých záměrů (úseků) VRT. Další studie se má zabývat „problematikou zapojení uvažované výstavby rychlostních spojení do tuzemské legislativy a dalších předpisů, jako jsou normy a předpisy SŽDC." **Je tedy zřejmé, že prozatím není vůbec vyřešena ani otázka, zda v podmínkách ČR vůbec existuje zájem na realizaci vysokorychlostních tratí, ani možnost realizace těchto záměrů vzhledem k závazným podmínkám, vyplývajícím z platné legislativy.**

Podatelé poukazují také na skutečnost, že výstavba VRT sice přináší výhody pro velká města, v nichž vlaky zastavují, ale naopak dále snižují atraktivitu menších obcí, které na nové trati zastávku nemají. Ekonomická aktivita se tak na jejich úkor ještě více koncentruje do metropolí.[4]

Z porovnání cen jízdného obvyklých u vysokorychlostních vlaků v zemích Evropské unie (například cesta rychlovlakem TGV ve Francii na vzdálenost 100 km stojí v přepočtu přibližně 500 a více Kč)[5] vyplývá, že by cesta vysokorychlostním vlakem stála zřejmě několikanásobně více, než jízda běžným vlakem, autobusem nebo osobním automobilem. Je otázkou, kolik cestujících by za těchto okolností vysokorychlostní trať skutečně využívalo a zda by tedy mohl být provoz VRT ekonomicky rentabilní. Z grafu publikovaného na str. 7 bulletinu železničního magazínu „Budování vysokorychlostního železničního systému v ČR"[6] vyplývá, že při ceně jízdenky vyšší než 500 Kč by vysokorychlostní vlak mezi Brnem a Prahou nevyužilo více než 5.000 cestujících. V takovémto případě by denní tržba provozovatele činila cca 2,5 – 3 miliony Kč (při ceně jízdného 1000 Kč pak 5 milionů Kč, pokud by se počet cestujících dále nesnížil). Jen náklady na výstavbu trati (viz výše) by se za naposledy předpokládané situace tedy z jízdného splácely cca 100 let, bez započtení dalších nákladů provozu, tedy zejména nákladů na pořízení vlakových souprav (desítky či stovky milionů EUR), platů personálu atd.

K tomu lze dále poukázat na případ zjevně neúspěšného projektu vysokorychlostní železnice FYRA v zemích Beneluxu, kde po více než pětiletém překročení doby plánované výstavby byl provoz železnice, zahájený v roce 2012, po několika měsících zastaven. Současně však došlo i ke zrušení provozu konvenčních vlaků na původní paralelní trase.[7]

V této souvislosti podatelé upozorňují na část odůvodnění návrhu aktualizace PÚR[8], týkající se výše citovaného bodu 83 PÚR (str. 14 odůvodnění), z nějž vyplývá že *„Rakousko ani Slovensko zatím neuvažují s vysokorychlostní dopravou na hranice s ČR, pouze s modernizací stávajících tratí". V* návaznosti na tuto skutečnost se v návrhu aktualizace PÚR navrhuje v rámci „důvodů vymezení" záměrů VRT ve větě *„Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku"* nahradit slova *„především v SRN a případně v Rakousku"* slovy *„v zahraničí".* Odůvodnění návrhu aktualizace k tomu uvádí, že *„žádná návaznost vysokorychlostních železnic na*

hranicích nebyla zjištěna" a tudíž PÚR v nově navrženém znění *„nespecifikuje, s jakým sousedním státem má být vysokorychlostní propojení realizováno".* Je tedy jednak zřejmé, že i v sousedních státech není otázka reálnosti, potřebnosti a efektivity realizace projektů VRT vyřešena, resp. pravděpodobně o ní příslušné orgány těchto států spíše pochybují. To vše současně dále zpochybňuje smysl příprav těchto projektů v ČR.

4. Obecné vady návrhu ZÚR JMK týkající se nadužívání územních rezerv

Zásady územního rozvoje jsou zásadním strategickým dokumentem kraje, jehož základním smyslem je podle § 36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. stavebního zákona stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu (včetně koridorů dopravních staveb) a stanovit požadavky na jejich využití. Tento požadavek předložený návrh ZÚRJMK nesplňuje, a to zejména z následujících důvodů.

- Od vzniku krajů vydal Jihomoravský kraj dvě územně plánovací dokumentace, a to konkrétně územní plán vyššího územního celku Břeclavsko v roce 2006 a předchozí verzi ZÚRJMK v roce 2011. Obě tyto územně plánovací dokumentace byly v celém rozsahu zrušeny Nejvyšším správním soudem (dále jen „NSS"), a to jeho rozsudky ze dne 25.11.2009, č. j. 3 Ao 1/2007 – 235, resp. ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011 –526. Jihomoravskému kraji se tedy za celou dobu jeho existence nepodařilo vydat žádnou územně plánovací dokumentaci, jež by nebyla jako celek zrušena soudem pro nezákonnost, přestože je na jeho území plánována řada významných pozemních komunikací mezinárodního, národního či krajského významu. Jihomoravský kraj je zároveň v současnosti jediným krajem, který aktuálně nemá účinnou krajskou územně plánovací dokumentaci (zásady územního rozvoje).
- Návrh ZÚRJMK pro společné jednání, zveřejněný dne 23. 3. 2015, opět vymezil většinu koridorů pro záměry kapacitních silnic, jež byly obsaženy v předchozích, soudem zrušených ZÚRJMK. V centrální oblasti Jihomoravského kraje však vymezil pro všechny záměry nových dopravních staveb, s výjimkou záměru označeného jako „R52/JT", územní rezervy. Plochy a koridory ostatních dopravních staveb v této oblasti mají být vymezeny až v budoucnu. Řešení koncepce budoucí dopravní infrastruktury kraje by na základě toho bylo odloženo do neurčitě vzdálené budoucnosti.
- Aktuální návrh ZÚRJMK pro veřejné projednání vymezuje v centrální oblasti kraje, v níž se kříží několik nejvýznamnějších existujících a plánovaných dopravních staveb, plochu s územními rezervami, v níž má být budoucí dopravní řešení a jeho realizovatelnost, zejména s ohledem na limity využití území, prověřeno až po vydání ZÚRJMK územní studií. Tato oblast zahrnuje celé město Brno a cca 50 obcí v okolí Brna. Výše uvedené záměry nelze realizovat, pokud chybí jednoznačné vymezení ploch a koridorů pro tyto záměry v ZÚRJMK. Je v rozporu se zákonným účelem, aby pořizovatel navrhoval vymezení územních rezerv pro řadu významných dopravních staveb, a stanoví požadavek na zpracování územní studie, čímž se celá problematika odsouvá o nejméně několik dalších let.
- Nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury v návrhu ZÚR JMK je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (§ 18 a 19 stavebního zákona). Především není dodržen požadavek na komplexní řešení účelného využití (viz rozsudek NSS ze dne 24. 4. 2012, č. j. 9 Ao 7/2011 – 559) a prostorového uspořádání území podle § 18 odst. 2 stavebního zákona. Splněn není ani úkol vyplývající z § 19 odst. 1 písm. b) stavebního zákona, podle nějž má územně plánovací dokumentace stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území, ani další navazující úkoly, například vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření (§ 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona).
- V neposlední řadě dle § 36 odst. 1 stavebního zákona ve znění účinném od dne 1. 4. 2015 se stanovené využití územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzuje. V takovém případě je však otázkou, zda může být posouzení SEA objektivní a komplexní, jestliže v jeho rámci nebudou vůbec zohledněny budoucí vlivy těch záměrů, které byly vymezeny formou územní rezervy. Podle názoru podatelů uvedená právní úprava může v praxi vést k důsledkům, odporujícím obecným zásadám práva životního prostředí, zejména principu komplexního hodnocení vlivů lidských činností a záměrů na území tak, aby nedocházelo k jeho zatěžování nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. o životním prostředí) a principu předběžné opatrnosti podle

§ 13tohoto zákona.

- **Podle podatelů lze postup pořizovatele, spočívající v nadužívání institutu územních rezerv, lze označit jako specifickou formu „salámové metody", jež má vést k napřed částečnému a poté (formou aktualizace ZÚRJMK) úplnému vymezení pořizovatelem, resp. Jihomoravským krajem, prosazované koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, aniž by tato koncepce jako celek byla posouzena z hlediska svých vlivů na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a veřejné zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů.** Jde o obcházení smyslu posuzování vlivů návrhu zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území, životní prostředí a tedy i příslušné právní úpravy.

Popsaný chybný procesní postup při vymezování územních rezerv v návrhu ZÚRJMK se týká i územní rezervy pro záměr VRT. Tento záměr, pokud by měl být realizován, by byl součástí celkové dopravní koncepce kraje. Jeho konkrétní vymezení by nepochybně mělo být koordinováno s vymezením koridorů páteřních staveb silniční infrastruktury a posouzeno v rámci celkového vyhodnocení vlivů koncepce rozvoje dopravní infrastruktury kraje. K tomu v důsledku výše popsaného postupu pořizovatele nedošlo.

Podatelé v této souvislosti dále dodávají, že návrh ZÚRJMK nevymezuje ani návrhové plochy ani územní rezervu pro záměr přestavby železničního uzlu Brno, ačkoli se nepochybně jedná o záměr nadmístního významu a ačkoliv realizace záměru VRT by rovněž nepochybně vyžadovala, aby k přestavbě železničního uzlu Brno došlo.

Tyto obecné nedostatky návrhu ZÚRJMK dále prohlubují výše popsané vady vymezení územní rezervy pro záměr VRT, zejména absenci vyhodnocení existence veřejného zájmu na jeho vybudování a s tím spojené nenaplnění principu proporcionality a minimalizace zásahů do vlastnických práv dotčených vlastníků, včetně podatelů, při vymezení územní rezervy pro záměr VRT.

5. Dílčí závěr

S ohledem na výše uvedené podle podatelů není důvodné, aby byla v ZÚR vymezena územní rezerva pro záměr VRT, a aby byl tímto způsobem na desítky let blokován rozvoj území dotčených obcí a možnost využívání dotčených pozemků, tím spíše za situace, kdy účelnost a reálnost záměru, o nichž lze na základě uvedených podkladů pochybovat, nebyla doposud prověřena.

Z výše uvedených důvodů požadují podatelé z návrhu ZÚR vypustit vymezení územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 193, požadující vypuštění územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava), **se nevyhovuje**

K bodu 1. připomínky uvádíme:

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor územní rezervy RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava). ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 vymezený v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen Aktualizace č. 1 PÚR ČR), článek (83). Dle připomínky obce je vymezení územní rezervy pro záměr VRT neopodstatněné, resp. přinejmenším předčasné, a neodůvodněné. Dle připomínky Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (83) stanoví jako úkol pro Ministerstvo dopravy, případně jiné ústřední správní úřady, především „ *...Prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vyhoření územních rezerv. „* Uvedený text je vytržen z kontextu, před citovaným textem je v části *úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady* uveden text: *„Prověřit vedení koridorů z Plzně na hranice ČR / SRN (v alternativě Regensburg nebo Nürnberg) a z Ostravy na hranice ČR / Polsko, možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN (–Dresden) se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu."* Až pak následuje text uvedený v připomínce. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky" se k článku (83), k části *Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady*, konstatuje: *„V souladu s vymezením v textu byl přidán úkol prověřit směr koridoru z Ostravy na hranice ČR / Polsko, směr z Plzně na Regensburg nebo Nürnberg v SRN a možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR / SRN se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu."* Z odůvodnění je tedy zřejmé, že text citovaný

v připomínce **se vztahuje k prověřování stanovených koridorů, nikoliv ke všem uvedeným VRT.**

V připomínce se dále uvádí: V rámci úkolů pro územní plánování (tedy i pro pořizování ZÚR) PÚR uvádí úkol: *„**Prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru** a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden–) hranice SRN / ČR–Lovosice / Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha, Praha–Brno, Brno-(Přerov)–Ostrava–hranice ČR / Polsko, Brno-Vranovice–Břeclav–hranice ČR“*. Podatel dovozuje, že ministerstvo musí nejprve prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT. Až na základě tohoto prověření ze strany ministerstva může následně dojít k vymezení koridorů VRT, včetně případných územních rezerv, na úrovni jednotlivých krajů ve formě ZÚR. V „Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky“ se k článku (83), k části *Úkoly pro územní plánování*, konstatuje: *„Zohledňují* (myšleno úkoly pro územní plánování) *čl. (78a) v návrhu aktualizace č. 1 PÚR ČR a stanovují pro příslušné ZÚR vymezení územní rezervy, případně vymezení koridorů v uvedených úsecích.“* Z odůvodnění a z nového článku (78a) – *„V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury“* – naopak vyplývá, že v rámci územního plánování (tedy i pořizování ZÚR) **je nutné zajistit vymezení pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.** V ZÚR JMK je tato podmínka plynoucí z Aktualizace č. 1 PÚR ČR pro koridory vysokorychlostní dopravy splněna tím, že jsou na základě dostupných podkladů vymezeny územní rezervy pro koridory VRT. Dle odůvodnění ZÚR JMK k bodům 309 – 310 textové části je jediná dosud platná koncepce VRT obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003), ta je podkladem pro vymezení územní rezervy RDZ03. Ve smyslu § 36 stavebního zákona budou u koridorů územních rezerv následně prověřovány jejich potřeby a plošné nároky.

Připomínka konstatující údajnou neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro záměr VRT nemá oporu v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, naopak Aktualizace č. 1 PÚR ČR **lokalizaci vymezených záměrů dopravní infrastruktury v článku (78a) přímo vyžaduje.**

K bodu 2. připomínky uvádíme:

Namítaná údajná věcná neopodstatněnost vymezení územní rezervy pro koridor VRT není oprávněná. Jak vyplývá už z vyhodnocení předchozí připomínky, Aktualizace č. 1 PÚR ČR v článku (78a) přímo vyžaduje lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury vymezených v politice územního rozvoje. Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je politika územního rozvoje závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území; proto nelze koridor územní rezervy pro záměr VRT z návrhu ZÚR JMK vypustit, neboť by následně ZÚR JMK nebyly v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Pokud se týká zásahu do vlastnických a dalších subjektivních práv, je při posuzování této otázky nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je zcela logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, „že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci.“ Jak vyplývá z prvního odstavce vyhodnocení tohoto bodu připomínky, nelze koridor územní rezervy RDZ03 ze ZÚR JMK vypustit (z důvodů dodržení souladu ZÚR JMK s politikou územního rozvoje i z důvodu toho, že se jedná o prosazovaný nadnárodní záměr), i když může představovat zásah do práv podatelů. Přiměřenost zásahu do práv lze v rámci měřítka ZÚR JMK a šířky vymezovaného koridoru jen těžko dovozovat; v koridoru o šířce 600 m při měřítku 1 : 100000 posuzovat zásahy na jednotlivé pozemky a nemovitosti není možné. Proto dle článku (310) návrhu ZÚR JMK je jedním z úkolů pro územní plánování v územních plánech dotčených obcí

vytvořit územní podmínky pro prověření potřeb a plošných nároků VRT v souladu s § 36 stavebního zákona. To znamená, že úkolem pro územní plán je zpřesnění koridoru a stanovení podrobných podmínek pro využití území pro tento koridor. V měřítku územního plánu už bude možné posoudit a stanovit míru zásahu do práv vlastníků a odůvodnit její přiměřenost. V podrobnosti ZÚR toto stanovit nelze.

Pokud se týká komplexních pozemkových úprav, byly tyto ukončeny vydáním Rozhodnutí Ministerstva zemědělství ČR – Pozemkového úřadu Vyškov ze dne 23. 2. 2007, Čj. PÚ – 180/2004/RII. Pozemkové úpravy nemohly řešit uspořádání pozemků pro záměr výstavby v území, jelikož nebyly a nejsou dosud známy kompletní a přesné podklady pro umístění konkrétního záměru ani v té době nebyla schválena Politika územního rozvoje ČR 2008, která konkretizuje úkoly územního plánování v republikových a mezinárodních souvislostech (schválena až usnesením vlády č. 929 ze dne 20.07.2009); pro komplexní pozemkové podklady tedy nebyly relevantní podklady pro zohlednění VRT.

K bodu 3. připomínky uvádíme:

K otázce reálnosti a účelnosti VRT uvádíme, že ZÚR při vymezování ploch a koridorů vycházejí z platné legislativy a požadavků dotčených orgánů. Záměr VRT byl obsažen v PÚR ČR 2008 a je obsažen v platné Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Záměr VRT jako nadnárodní rozvojový záměr státu je projednáván a posuzován od r. 1995. Povinnost územní ochrany koridorů pro VRT byla uložena již usnesením vlády č. 741/1999. Významnost VRT v rámci evropských rozvojových záměrů narůstá, na tuto skutečnost reaguje zásadní evropský dokument, tj. Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1315/2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které je pro ČR závazné. Další prověřování VRT je uloženo v „Dopravní politice ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050“ (dále Dopravní politika), která byla schválena na jednání vlády ČR dne 12.06.2013. Dle tohoto dokumentu, dle kapitoly 5.3 *Struktura návazných strategických dokumentů k realizaci cílů Dopravní politiky* je pro oblast přípravy výstavby tratí rychlých spojení stanoveno, že do konce roku 2016 budou zpracovány studie proveditelnosti, mimo jiné i pro směr Praha – Brno – Ostrava st. hr. / Břeclav st. hr.

Ke zpřesnění koridorů VRT byla pro MD zpracována v roce 2003 „Koordinační studie VRT“, na jejímž základě a v souladu s požadavky politiky územního rozvoje byly v návrhu ZÚR JMK vymezeny koridory územní rezervy pro VRT. Návrh ZÚR JMK prověřil v rozsahu své působnosti reálnost a proveditelnost záměru. V návrhu ZÚR JMK není vymezován koridor pro realizaci záměru VRT (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezována územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro vysokorychlostní trať. Jak je uvedeno výše, dle článku (310) návrhu ZÚR JMK byly vytvořeny požadavky na uspořádání a využití území územní rezervy koridorů vysokorychlostní dopravy s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Úkolem pro územní plánování na další období je pak podrobnější stanovení podmínek pro využití koridoru územní rezervy v územních plánech dotčených obcí. Tyto podmínky pro využití koridoru územní rezervy musí být dohodnuty s Ministerstvem dopravy, které stanoví přípustnost jednotlivých činností v koridoru, aby se předešlo „zablokování“ veškerých činností v koridoru.

Z výše uvedeného je zřejmé, že činnosti prověřující území v souvislosti s hledáním optimálního vedení VRT stále pokračují a dle úkolů vyplývajících z Dopravní politiky i nadále pokračovat budou. Nelze tedy konstatovat, že příprava VRT není reálná a že vymezením koridorů územní rezervy pro VRT dochází pouze k bezdůvodnému blokování území.

K bodu č. 4 připomínky uvádíme:

K obecným vadám návrhu ZÚR JMK týkajícím se nadužívání územních rezerv

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

JMK, vědom si důsledku rozsudku soudu a složitosti posuzování kumulativních a synergických vlivů v Brně a jeho zázemí, vyzval již v roce 2012 Brno k souběžnému pořizování nového ÚPmB a ZÚR JMK, od kterého

očekával ověření dopadů řešení ZÚR JMK do územního plánu Brna (tj. ověření řešení ve větší podrobnosti, než umožňují ZÚR). Do procesu pořizování nových ZÚR JMK také výrazně zasáhla novela SZ účinná od 01. 01. 2013, která omezila podrobnost řešení příslušející jednotlivým druhům ÚPD.

Stavební zákon v § 36 odst. 2 umožňuje v zásadách územního rozvoje uložit prověření vybraných ploch a koridorů územní studií. Ve vymezené ploše však není rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním územní studie. Zadání ZÚR JMK v bodě 15. uložilo projektantovi vyhodnotit potřebu uložení územní studie. V průběhu pořizování současných ZÚR vyhodnotil projektant ve vztahu k území metropolitní rozvojové oblasti Brno všechny dostupné podklady a dospěl k závěru, že je účelné a nezbytné uložit zpracování územní studie (viz odůvodnění k bodu 438) v části odůvodnění ZÚR JMK.

Z uvedeného vyplývá, že pořizovatel vědomě za „deset let" pořizování ZÚR JMK nepochybil.

Podatelé nesprávně popisují, že v centrální oblasti Jihomoravského kraje ZÚR JMK vymezují plochu s územními rezervami. K tomu uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Aktualizace č. 1 PÚR ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu

záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013Sb.) a dále Aktualizaci č. 1 PÚR ČR.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V Aktualizaci č. 1 PÚR ČR v úkolech pro územní plánování, v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: „*Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.*“ Aktualizace č. 1 PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

K nadužívání institutu územní rezervy uvádíme, že Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nadužívání institutu územní rezervy a nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní

úkol stanovený Jihomoravskému kraji Aktualizací č. 1 PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona). Konstatování, že řešení je odkládáno do neurčité budoucnosti, není pravdivé; v bodě (438) návrhu ZÚR JMK se uvádí, že *„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".*

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Ačkoliv se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, je problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

K otázce, zda je vůbec možná a přípustná realizace záměrů, pro něž návrh ZÚR JMK vymezuje územní rezervy, konstatujeme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. Opětovně odkazujeme na textovou část návrhu ZÚR JMK, kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií,* kde je uveden termín pro zpracování územní studie cit.: *„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*."

K tzv. „salámové metodě" a neposouzení koncepce jako celku z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území uvádíme: ZÚR JMK jsou řešeny v rozsahu celého kraje – řešení obsahující pro jednotlivé záměry jak úseky návrhové, tak úseky vymezené formou územních rezerv, včetně stanovené podmínky zpracování územní studie jako podkladu pro rozhodování o variantách – je řešením komplexním a je v souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy. Pořizovatel se povinnosti pořídit hodnocení SEA v žádném případě nevyhýbá. Stanovení podmínky územní studie na složité území okolí města Brna je zvoleno z důvodů objektivního srovnání, aby nástroji územního plánování bylo umožněno podrobnější prověření u dopravních záměrů v předmětném území, pro které bude zpracována také hluková a rozptylová studie.

Možností vymezení jednotlivých koridorů a jejich dílčích úseků v ZÚR se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012, a to v souvislosti s posouzením vlivů ZÚR na životní prostředí. V článku [218] rozsudku soud uvedl cit.: *„Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci"*. Z rozsudku vyplývá, že lze hodnotit jednotlivé koridory (event. jejich dílčí úseky) samostatně, posouzení pak musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Podrobné hodnocení jednotlivých koridorů v rámci územní studie bude následně podkladem pro posouzení ZÚR v rámci aktualizace.

Z výše uvedeného textu vyplývá, že pořizovatel neshledal při vymezování územních rezerv v návrhu ZÚR JMK žádná pochybení. To se týká i územní rezervy pro vymezení vysokorychlostní trati RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov– hranice kraje (– Ostrava). Důvody a opodstatnění vymezení územní rezervy RDZ03 jsou shrnuty ve vypořádání bodu č. 1 tohoto podání.

K nevymezení návrhových ploch či územních rezerv pro záměr přestavby železničního uzlu Brno (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 v rámci Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ varianty přestavby ŽUB; prověřování prozatím není ukončeno.

V kapitole H.4. „Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí“ textové části návrhu ZÚR JMK jsou stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci záměrů dopravní a technické infrastruktury, nacházejících se v administrativním území jedné obce, v územně plánovací dokumentaci dotčené obce a to s ohledem na celkovou koncepci dopravní a technické infrastruktury a širší návaznosti na nadřazenou dopravní a technickou síť. Pro záměr ŽUB je úkolem pro město Brno uvedeno řešit:

- *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 včetně všech souvisejících staveb, dopraven a dalších zařízení, v souladu s Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525*

Dle odůvodnění ZÚR JMK studie proveditelnosti pro varianty přestavby ŽUB, včetně návrhu zaústění vysokorychlostních tratí do ŽUB, by měla být společně s územní studií „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno“ podkladem pro rozhodování o výsledné variantě a případně podkladem pro změnu koncepce rozvoje města Brna.

Z výše uvedeného vyplývá, že záměr přestavby železničního uzlu Brno je v návrhu ZÚR JMK řešen; protože se plochy a koridory pro ŽUB budou vymezovat v administrativním území jedné obce (město Brno), je řešení záměru uloženo v územně plánovací dokumentaci pro město Brno.

K bodu č. 5 připomínky uvádíme:

Dle názoru pořizovatele ZÚR JMK je vymezení územní rezervy pro vysokorychlostní trať RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) v ZÚR JMK oprávněné, což dokládá výše uvedené vypořádání připomínek. Je prokázána oprávněnost vymezení záměru, jeho účelnost i reálnost.

Pořadí	**194**	Pořadí původní	**P 0797–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 194

Zásady jsou v rozporu s právními předpisy, nař. vl. 272/11 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Píše se o splnění hlukových limitů veškeré chráněné zástavby. Hlukové limity pro ochranné pásmo železnice jsou 60dB ve dne a 55dB v noci (60dB/55dB). Pak jsou limity pro staré hlukové zátěže (SHZ) 70dB/65dB, které mohou být ponechané, pokud nedojde ke zhoršení stávajícího stavu (r, 2000).

Splnění limitů by tedy také znamenalo podstatné navýšení hluku např. z 61 dB na 70 dB., což se v Jm kraji děje a navíc se v Územních rozhodnutích pro modernizované tratě (např. trať č. 250) uvádí, že si má SŽDC požádat o výjimku i překračování SHZ.

Dobré by bylo uvést zásady do souladu s právními předpisy u prověření všech územních rozhodnutí a zajistit ochrany zdraví obyvatel, která byla při modernizacích a rekonstrukcích zanedbaná.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 194, požadující splnění hlukových limitů veškeré chráněné zástavby, **se vyhovuje**, požadavku na prověření všech územních rozhodnutí a zajištění ochrany zdraví obyvatel zanedbané při modernizacích a rekonstrukcích, **se nevyhovuje**.

Návrh ZÚR JMK není v rozporu s nařízením vlády č. 272/11 Sb. o ochraně zdrávi před nepříznivými účinky hluku a vibrací. V hodnocení SEA, v kapitole A.3.3. Lidské zdraví, v části Hluková zátěž obyvatelstva je problematika

hlukových limitů zástavby shrnuta. Tabulka s názvem „Stanovení hlukových limitů – korekce dle druhu chráněného prostoru“, na jejíž údaje naráží další část připomínky, vychází z citovaného nařízení vlády, její obsah se měnit nebude.

U části připomínky směřující k územním rozhodnutím pro modernizace a rekonstrukce tratí je pořizovatel je toho názoru, že konkrétní opatření směřující k ochraně před hlukem jsou předmětem projektové dokumentace ke konkrétní stavbě a hodnocení EIA; v daných případech stanovení podmínek provozu a zajištění ochrany zdraví obyvatel náleží navazujícím rozhodnutím, nikoliv ZÚR.

Z výše uvedeného je zřejmé, že návrh ZÚR JMK se ochranou obyvatelstva před hlukem zabývá a vytváří podmínky pro ochranu obyvatelstva při zpracování navazujících dokumentací.

Pořadí	**195**	Pořadí původní	**P 0798–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 195

Jednotné vyhodnocení evropských nákladních železničních koridorů, např. RFC 7 z pohledu intenzity dopravy a hlukové zátěže. V Brně se mají setkat 2 evropské nákladní železniční koridory Orient a Balticko–adriatický.

http://www.rfc7.eu/documents

Poznatky máme z trati č. 250, která je součásti sítě TEN–T a současně alternativní trasou pro evropsky nákladní železniční koridor RFC7. V Kuřimi a ŽUB se uvádí zvýšení intenzity železniční dopravy. Na rekonstruovaných/ modernizovaných úsecích Maloměřice – Královo Pole a Královo Pole – Kuřim k tomuto vyhodnocení nedošlo, neprovádějí se žádná protihluková opatření, v územním rozhodnutí se uvádí, že si má SŽDC případně požádat o výjimku z překračování starých hlukových zátěží, což by znamenalo značné navýšení hluku s negativními dopady na zdraví obyvatel a protiprávní stav, protože dle nař. vl. 272/11 Sb. nesmí dojít ke zhoršení stávajícího stavu.

Z těchto důvodů, prosím, zvážit vyhodnocování tratí v Jihomoravském komplexní, nikoliv odlišně po jednotlivých úsecích.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 195, zvážit vyhodnocování tratí v Jihomoravském komplexní, nikoliv odlišně po jednotlivých úsecích, **se nevyhovuje**.

Problematika nákladních železničních koridorů je podrobně řešena ve vyhodnocení **Připomínky č. 198**, na niž se v části dotýkající se nákladních železničních koridorů odkazujeme.

Pokud se týká uváděných aktuálních poznatků z trati č. 250, je nutno k této problematice uvést, že provádění konkrétních protihlukových opatření na úrovni územního rozhodování není předmětem ZÚR JMK. Potřeba protihlukových opatření je předmětem projektové dokumentace a hodnocení EIA, které navrhuje již konkrétní opatření, nikoliv věcí ZÚR. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje *nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*.

K požadavku na komplexní vyhodnocení tratí v Jihomoravském kraji uvádíme, že koncepce dopravy je vytvořena státem (Ministerstvem dopravy) a JMK ji zpřesňuje v podmínkách kraje.

ZÚR JMK respektují stávající síť modernizovaných tratí zařazených do systému TEN–T i stávající síť celostátních a regionálních drah. Na základě požadavků Ministerstva dopravy byly vymezeny koridory pro nadřazenou dopravní infrastrukturu, koridory pro optimalizaci stávajících železničních tratí radiálně směřujících do OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna a koridory pro novostavby, modernizace a optimalizace tratí, které jsou součástí integrovaného dopravního systému. ZÚR JMK dále zajišťují podmínky pro výhledové převedení dálkové dopravy na síť tzv. „rychlých spojení“, a to vymezením územních rezerv pro koridory vysokorychlostních tratí. V podrobnosti odpovídající ZÚR jsou zpracovány podmínky pro záměry tratí a podmínky uspořádání území pro vymezené územní rezervy. Tyto podmínky zohledňují i požadavky vycházejí

z Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Vyhodnocení je zpracováno komplexně na celé území Jihomoravského kraje, jednotlivé záměry jsou však posuzovány samostatně. Při vyhodnocení vlivů přihlížel projektant k rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.06.2012, který v článku (218) k posuzování vlivů uvádí: *„…Navrhovatelé mají pravdu v tom, že posouzení vlivů ZÚR na životní prostředí je založeno na hodnocení jednotlivých koridorů (event. jejich dílčích úseků). Soud v tom však nespatřuje rozpor se zákonem. Ba naopak považuje takový postup za jediný možný, neboť pouze takto lze relativně podrobně posoudit vlivy jednotlivých záměrů, pro jejichž realizaci stanoví ZÚR předpoklady, a učinit rozhodnutí o výběru varianty. Posouzení musí být zaměřeno na vlivy všech ploch a koridorů obsažených v návrhu ZÚR, včetně jejich vzájemného ovlivňování. Koncepci jako celek lze totiž považovat za souhrn jednotlivých ploch a koridorů v jejich vzájemných souvislostech a interakci“*.

Návrh ZÚR JMK je tímto způsobem posouzen, s odkazem na rozsudek nebude pořizovatel tento způsob vyhodnocení měnit.

Pořadí	**196**	Pořadí původní	**P 0799–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 196

Pozornost oblastem kolem železničních koridorů, pro které by měl být stanovený určitý režim z pohledu nenavyšování hluku, např. upřednostňování zeleně, která vytváří pohltivý terén před **betonovou** výstavbou, ta naopak může hluk zhoršit, dle některých zdrojů až o 5 dB. Do oblastí se starými hlukovými zátěžemi nevkládat nové stavby.

Navíc oblasti kolem železnice, přestože jsou v nich překračované staré hlukové zátěže, jsou v dnešní době zařazené jako součást území BC – bydlení čisté. Dokonce vedle tratí vznikají hřiště pro nejmenší.

Prosím tedy zvážit, zda pro oblasti hlavních tratí, které vedou hustě obydleným územím, nevytvořit určitý režim, zapracovaný do zásad, který by bránil navyšování hluku a negativních dopadů na obyvatele i z tohoto pohledu, případně uvažovat o optimalizaci trati.

Např. v Brně železnice vede kolem hustě obydlených oblasti nebo přímo vedle ulic.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 196, požadující pro oblasti hlavních tratí, které vedou hustě obydleným územím, vytvořit určitý režim, zapracovaný do zásad, který by bránil navyšování hluku a negativních dopadů na obyvatele, **se nevyhovuje**.

V připomínce uvedená problematika se týká ochrany zejména obytné zástavby proti hluku kolem stávajících tratí. Jsou zmiňována konkrétní protihluková opatření stavební i nestavební povahy, podmínky pro umísťování staveb v blízkosti železnice. Pořizovatel je toho názoru, že konkrétní protihluková opatření jsou předmětem projektové dokumentace ke konkrétní stavbě a hodnocení EIA; vytvoření podmínek pro možnost či nemožnost umísťování zástavby v blízkosti železnice je věcí územního plánu (ten vymezuje zastavitelné plochy a podmínky pro jejich využití v rámci správního území obce).

Požadavek na vytvoření režimu pro oblasti hlavních tratí vedených hustě obydleným územím nepřísluší ZÚR. ZÚR dle ust. § 36 odst. 1 stavebního zákona nově vymezují plochy a koridory nadmístního významu a pro ně stanovují požadavky na jejich využití. Jsou tudíž v podrobnosti odpovídající ZÚR zpracovány podmínky pro záměr DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace, a požadavky na uspořádání území pro územní rezervu RDZ07 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace.

Navrhovat režimy pro stávající železniční trati s již jednou odsouhlasenými podmínkami provozu, u nichž nejsou provozovatelem vzneseny územní požadavky na modernizaci, nejsou tedy řešeny ZÚR JMK, nepřísluší ZÚR. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje *nesmí obsahovat podrobnosti náležejícím svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*. V daném případě stanovení podmínek provozu náleží navazujícím řešením, nikoliv ZÚR.

Pořadí	**197**	Pořadí původní	**P 0800–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 197

Provázat koncepce rozvoje železniční dopravy s ochranou obyvatel před hlukem.

Jihomoravský kraj podporuje rozvoj příměstské železniční dopravy, což je správné. Prosím však, aby tyto záměry vč. záměrů vytvořil v Brně uzel nákladní železniční dopravy, byly doprovázené i ochranou obyvatelstva před hlukem.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 197, požadující, aby rozvoj příměstské železniční dopravy byl doprovázen i ochranou obyvatelstva před hlukem, **se vyhovuje**.

Pořizovatel je toho názoru, že spolu s rozvojem železniční dopravy jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR řešeny podmínky ochrany obyvatel před hlukem.

Každý konkrétní záměr rozvoje železniční trati je v rámci Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (hodnocení SEA) posouzen z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, včetně kumulativních a synergických vlivů; v hodnocení SEA jsou pak navržena opatření ke snížení negativních vlivů. Územní rezervy pro železniční trati jsou z důvodu předběžné opatrnosti rovněž vyhodnoceny; informativní údaje k územním rezervám pro každý záměr vyhodnotily, jaké problematice při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost, včetně např. minimalizace dopadů na obytnou zástavbu či zajištění splnění hlukových limitů.

Z výše uvedeného je zřejmé, že návrh ZÚR JMK se ochranou obyvatelstva před hlukem zabývá a vytváří podmínky pro ochranu obyvatelstva při zpracování navazujících dokumentací.

Pořadí	**198**	Pořadí původní	**P 0801–01**
Téma		Doprava železniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 198

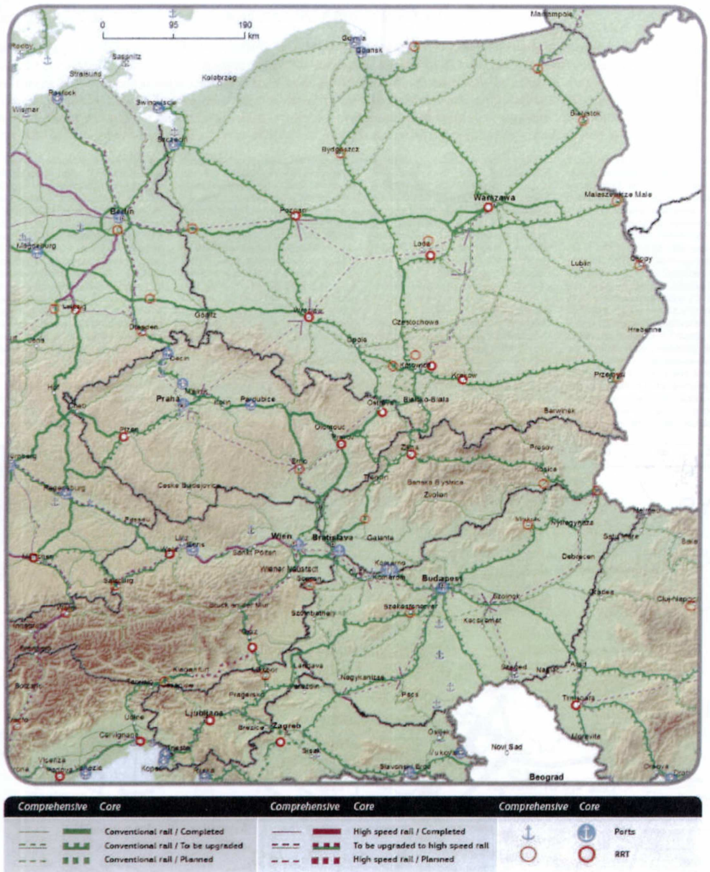
V zásadách nejsou podchycené nákladní železniční koridory. Brno má být železničním uzlem i pro nákladní dopravu. Ta má byt vedena po modernizovaných železnicích, trať č. 250 má být alternativní trasou RFC 7.

Dá se očekávat nárůst nákladní železniční dopravy a dopad na území, viz koncepce přechodu 30 % nákladní dopravy nad 300 km na železnici /později až 50 %.

http://www.rfc7. eu/documents

Přiloha č. 1

Síť TEN-T pro nákladní železniční dopravu, přístavy, multimodální terminály



Příloha č. 2

Železniční nákladní koridory (RFC)

Ing. Mgr. Radek Čech, Ph.D., Odbor strategie GŘ SŽDC
Ing. Markéta Šlechtová, Odbor operativního řízení a výluk GŘ SŽDC

Členské státy EU a provozovatelé dráhy zřizují železniční nákladní koridory (angl. Rail Freight Corridors, zkr. RFC) na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010/EU ze dne 22. září 2010, kterým EU vytváří evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Dopravní politika EU navázala tímto opatřením na vytvoření vnitřního trhu v oblasti nákladní železniční dopravy, jenž je otevřen hospodářské soutěži od 1. ledna 2007. Vznikající síť nákladních koridorů se tak má podílet na zvýšení podílu environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu v souladu s hlavním z cílů Bílé knihy – převodem 30 % objemu silniční nákladní dopravy na železnici při přepravách nad 300 km do roku 2030.

Kromě posílení konkurenceschopnosti železnice nařízení napomáhá harmonizaci mezi vnitrostátními železničními systémy a koordinaci investic do kvalitní železniční infrastruktury. Při podpoře projektů spolufinancovaných z fondů EU (např. programy TEN-T, CEF aj.) Evropská komise klade důraz na přeshraniční spolupráci a implementaci interoperabilních systémů – zejména pak na systém řízení železničního provozu ERTMS, jehož původní koridory se staly předlohou pro koridory RFC. Mezi očekávané efekty nařízení patří posílení tranzitní železniční dopravy a poskytování kvalitnějších služeb z hlediska doby přepravy a spolehlivosti nákladní dopravy.

Nařízení určuje postupy a podmínky zřizování koridorů včetně požadavků na jejich technické standardy, upravuje časový harmonogram jejich realizace a organizační strukturu. Jedná se tedy o poměrně komplexní nástroj rozvoje nákladní dopravy, jehož cílem je vytvořit infrastrukturu s homogenními klíčovými parametry z pohledu požadavků nákladní dopravy. Po technické stránce se jedná především o průjezdný průřez, hmotnost na nápravu, délku vlaku a rychlost. Z organizačního hlediska nařízení definuje orgány každého koridoru. Těmi jsou výkonná rada (orgán na úrovni ministerstev), správní rada (složená ze zástupců manažerů infrastruktury), pracovní skupiny a dále poradní skupiny vlastníků a provozovatelů terminálů a dopravců.

Českou republikou, která tradičně leží na křižovatce důležitých evropských tras, procházejí zatím tři z devíti původně definovaných koridorů: koridor RFC 5 (Balt – Jadran), RFC 7 (Orient/Východo-středomořský) a RFC 9 (Česko-slovenský, zkr. CS koridor). Na koridoru RFC 8 (Severní moře – Balt) pak ČR a SŽDC vystupovaly dosud v roli pozorovatele s tím, že plnohodnotné členství ve strukturách koridoru bude potvrzeno Evropskou komisí v roce 2015. ČR tak napojením na tento koridor (s předpokládaným trasováním Praha – Kralupy nad Vltavou / Lysá nad Labem – Děčín – Drážďany – Falkenberg – Hannover) získává významné spojení s přístavy Rotterdam a Antverpy.

V souvislosti s revizí transevropské dopravní sítě TEN-T proběhla úprava vedení tras nákladních koridorů, přičemž došlo ke sjednocení základní sítě koridorů TEN-T (angl. Core Network Corridors, zkr. CNC) se strukturou koridorů nákladních. Aktualizovaný seznam koridorů pro nákladní dopravu byl zveřejněn formou přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013/EU ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy (angl. zkr. CEF). Výslednou podobu nákladních koridorů vedoucích přes ČR znázorňuje schéma.

Baltsko-jadranský koridor bude po revizi sítě rozšířen nejpozději v roce 2018 (ale faktický již v listopadu 2015 se zprovozněním koridoru) o novou větev Svinoústí – Štětín – Vratislav – Bohumín, resp. Vratislav – Ústí nad Orlicí – Břeclav. Nejpozději v roce 2018 dojde na žádost většiny členů koridoru RFC 7 k jeho žádoucímu prodloužení (neboť zatím začíná/končí v Praze), a to do německých přístavů Hamburg, Rostock, Bremerhaven a Wilhelmshaven. Současně bude zprovozněna také nová větev z Burgasu a Svilengradu na bulharsko-tureckou hranici. Současný Česko-slovenský koridor se od roku 2020 stane severní větví nového koridoru Rýn

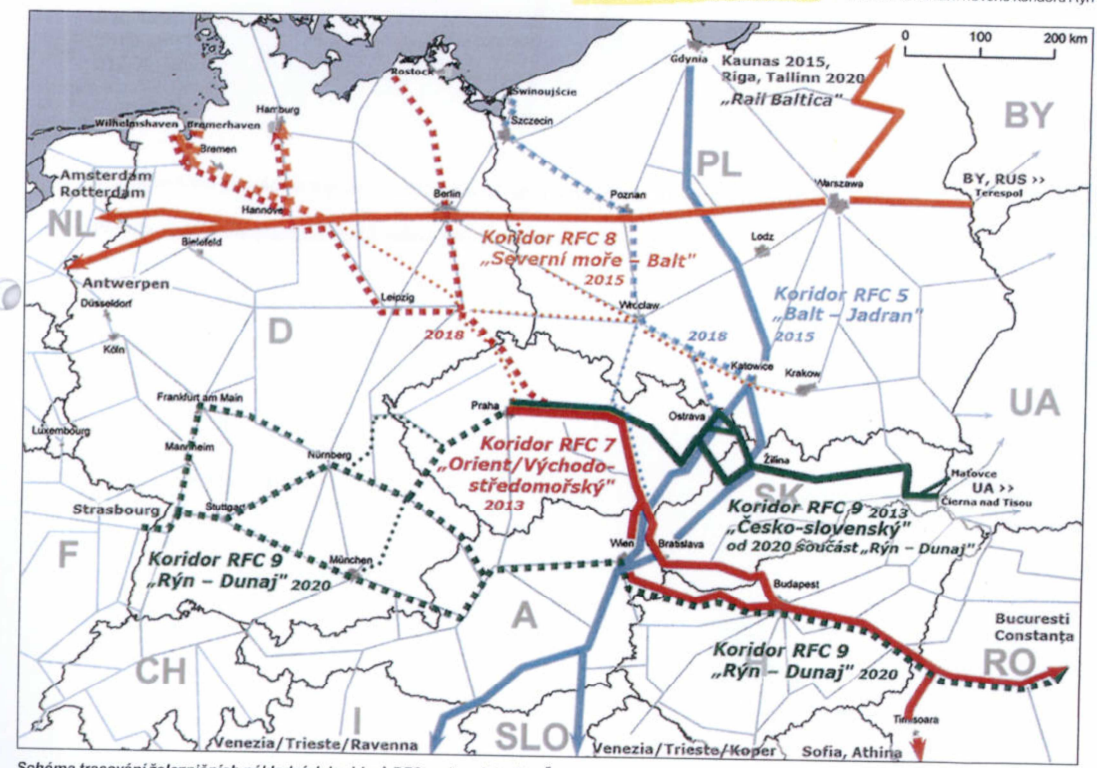


Schéma trasování železničních nákladních koridorů RFC vedoucích přes Českou republiku s termíny zprovoznění jednotlivých koridorů a jejich větví (© Ministerstvo dopravy, 2014).

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 198, konstatující, že v zásadách nejsou podchycené nákladní železniční koridory, **se vyhovuje**.

Nákladní železniční koridory RFC (Rail Freight Corridors) jsou vymezovány na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 ze dne 22.9.2010 o konkurenceschopné nákladní dopravě a nařízení č. 1316/2013ze dne 11.12.2013, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy a mění nařízení č. 913/2010. Vymezení koridorů využívající stávající infrastrukturu představuje nabídku pro zajištění mezinárodní nákladní kolejové přepravy v celé délce koridoru v jednotných přepravních podmínkách se zajištěním kapacity v jízdních řádech s návaznostmi na navazující služby, kontejnerové terminály, přístavy apod. Vymezení těchto koridorů znamená usnadnění přepravního toku a zvýšení kvality nákladní přepravy a služeb pro zákazníky.

Územím Jihomoravského kraje jsou vedeny dva koridory, tj. RFC 5 (Balt – Jadran) a RFC 7 (Orient / Východo–středomořský). Koridory jsou vedeny po stávajících koridorových tratích, které jsou součástí sítě TEN–T.

Koridor RFC 5 ve spojení Polsko (Štětín/Gdaňsk/) – ČR – Rakousko – Slovinsko – Itálie (Koper, Terst, Benátky, Ravena) je na území JMK veden po stávajících koridorových tratích, tj. č. 330 Přerov – Břeclav s návazností na Rakousko (trať 801) a tratích č. 260 a 250 ve spojení Česká Třebová – Brno – Břeclav opět s návazností na Rakousko. Koridorové tratě jsou kromě úseku Česká Třebová – Brno v plném rozsahu modernizované a nevyžadují žádnou další přestavbu.

Koridor RFC 7 ČR (Praha), Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko (Soluň /– Atheny) je na území JMK veden po stávajících koridorových tratích č. 260 a 250 ve spojení Česká Třebová – Brno – Břeclav – Bratislava, které je součástí sítě TEN–T, v úseku Kolín – Brno alternativně po stávající konvenční trati č. 250 Kolín – Havlíčkův Brod – Brno. Koridorové tratě jsou kromě úseku Česká Třebová – Brno v plném rozsahu modernizované a nevyžadují žádnou další přestavbu. Konvenční trať č. 250 Kolín – Havlíčkův Brod – Brno je již v současné době využívána především pro vedení nákladní dopravy. Kromě krátkého úseku na území kraje Vysočina (prostor Golčova Jeníkova), který je v ZÚR kraje Vysočina navrhován k přestavbě a zlepšení směrových poměrů, je trať pro vedení nákladní dopravy i výhledově vyhovující.

Pro zkvalitnění a zkapacitnění dílčích úseků stávající železniční infrastruktury, která je součástí nákladních železničních koridorů RFC 5 a RFC 7, ZÚR JMK vymezují koridor pro optimalizaci konvenční tratě č. 250 a územní rezervu pro optimalizaci koridorové trati č. 260 :

DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace

Navrhovaná optimalizace tratě č. 250, která je součástí alternativní trasy nákladního železničního koridoru RFC 7, zajistí potřebné podmínky pro využití tratě pro osobní taktovou přepravu jako součást severojižního kolejového diametru a současně nabídne potřebnou kapacitu pro nákladní přepravu.

RDZ07 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace

Vymezení územní rezervy pro optimalizaci tratě č. 260 v úseku Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová) představuje územní ochranu pro přestavbu tratě do doby, než bude definitivně rozhodnuto o koncepci vedení vysokorychlostních tratí a podmínkách jejich využití pro osobní dopravu, případně smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. Z toho vyplyne i jednoznačný požadavek na rozsah potřebné přestavby koridorové tratě v úseku Česká Třebová – Brno, jejíž zásadnější modernizaci brání charakter území a omezené prostorové podmínky.

Pro přestavbu železničního uzlu Brno ZÚR JMK ukládají úkol řešit ji podrobně v ÚP města Brna.

ZÚR JMK současně vymezují územní rezervu pro vysokorychlostní tratě, které výhledově převezmou značný podíl především osobní dopravy ze stávající železniční infrastruktury, která tím bude mít zajištěnu dostatečnou kapacitu a rezervu pro zajištění nákladní dopravy.

Rozhodnutí o výsledné koncepci, které Ministerstvo dopravy ČR může učinit až po důkladném prověření všech variant možného řešení a komplexním posouzení, bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK.

Pokud se týká článku „Železniční nákladní koridory (RFC)“, pouze interpretuje obsah výše citovaných nařízení s tím, že se důkladněji zaměřuje na vedení nákladních koridorů na území ČR.

Pořadí	**199**	Pořadí původní	**P 1264–01**

Téma	Doprava kombinovaná
Téma – jiné	

Připomínka č. 199

Veřejné logistické centrum nepřípustně metastazuje v územním rozvoji ČR. Ponecháním logistického centra Amazon v platné aktualizaci Územního plánu města Brna považuji za přestupek na úseku ochrany životního prostředí. Jedná se o závažné porušení základního práva fyzických a právnických osob užívat pokojně svůj majetek. („Úmluva o ochraně lidských práv…“)

Skutečný výsledek právních sporů závisí na kvalitě pracovníků zastupujících žalující nebo žalovanou stranu. Návrh na umístění logistického centra severně od letiště Brno – Tuřany by měl být doložen „hlukovým pásmem hygienické ochrany“ z důvodu přepravy zboží letadly, v návaznosti na dopravu po pozemních komunikacích, které jsou v současné době nevyhovující.

Je nutné definovat rozsah leteckého provozu, trajektorie letu, využití směrů VPD, typy letadel, četnost provozu včetně záchranné služby. Poškození zdravotních, sociálních a ekonomických důsledků je reálné. Bude docházet k rušení spánku, odpočinku a pohody i u občanů zaměstnaných na Černovické terase.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 199, směřující proti záměru DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno, **se nevyhovuje.**

K úvodní připomínce *„Ponecháním logistického centra Amazon v platné aktualizaci Územního plánu města Brna považuji za přestupek na úseku ochrany životního prostředí“* konstatujeme, že nesměřuje proti návrhu ZÚR JMK, ale proti Územnímu plánu města Brna (ÚPmB). Dodáváme, že změna ÚPmB nazývaná Aktualizace ÚPmB byla rozsudkem Krajského soudu v Brně č. j. 67A 15/2014–551 ze dne 23.01.2015 zrušena, v současné době je platný ÚPmB před vydáním Aktualizace ÚPmB.

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti*. Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Umístění veřejného logistického centra (VLC) celostátního významu v okolí Brna je uloženo platnou politikou územního rozvoje. Podklad pro umístění VLC byl pořízen Magistrátem města Brna v roce 2014, krajskému úřadu byl předán dne 05.01.2015. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu byla jako vhodná lokalita prověřováno území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)“ mimo jiné porovnávala lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit vyhodnoceného ve studii byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Projektant po obdržení územní studie záměr zapracoval do návrhu ZÚR JMK.

K situování záměru DG01 v blízkosti urbanizovaných území (MČ Brno-Slatina, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice) uvádíme, že Nařízení č. 1315/2013nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013je 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 míli“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi*.“ Uvedené 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. 1315/2013tedy 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. V odůvodnění ZÚR JMK, v kap. ***G.4.1. Dopravní infrastruktura*** *(k bodům 155 – 156)* je podrobně rozebrán systém nákladní dopravy obsluhující VLC (silniční i železniční), je rovněž odůvodněno, proč ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C prověřovaných územní studií.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti, a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC **(DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území (etapizace).**

V poslední části připomínka požaduje „*definovat rozsah leteckého provozu, trajektorie letu, využití směrů VPD, typy letadel, četnost provozu včetně záchranné služby*“. Zde je nutno upozornit, že ZÚR dle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje **nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím**. Z tohoto důvodu návrh ZÚR JMK neřeší a ani řešit nemůže podrobnosti dotýkající se provozu letiště, potažmo logistického centra. Tyto „podrobnosti“ budou řešeny v rámci následných dokumentacích.

Pořadí	**200**	Pořadí původní	**P 1265–01**
Téma		Doprava kombinovaná	
Téma – jiné			

Připomínka č. 200

…kdybych se dožila, že jezera budou vyčištěná, okolí upravené slyšet ptáky a žáby. Prostě oáza klidu.

Výstavba VLC by bylo velice nešťastné. Souhlasím, že má smysl v těchto věcech něco konat. Pokud se sepíše petice proti VLC, tak se určitě sežene více podpisů, než 600 kterých je potřeba. Nechceme další rozšiřování průmyslových zón, ať je to Černovická terasa nebo Recyklační linka na ulici Jahodova. Vždyť je to uprostřed zástavby rodinných domů. Jsem ráda, že se nevzdáváte a spolupracujete s právníky a advokáty. Nevzdávejme to! Zajímalo by mě, zda lidem, kteří o tomto rozhodují, napadlo, že u nás nepřibývá zeleň. Proč? Když se něco zastaví průmyslem, proč se hned nevysadí zeleň? To mají vytrhnout naše zahrádky, aby se nám lépe dýchalo? Na ul. Kaštanová ve směru do Brna po pravé straně je upoutávka, že pozemek je na prodej. Navazuje na Makro a Černovický lesík, který je chráněný. Proč ho neosázet? Životnímu prostředí by to prospělo. Za mostem přes řeku Svitavu jsou také pozemky, na kterých rostou náletové dřeviny. Co s tím zamýšlí Jihomoravský kraj? Vím, že je to o penězích. Takové parky nevydělávají peníze. Průmyslové zóny ano. A proto, nedejte se, bojujte, máte naši podporu.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 200, směřující proti záměru DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno a požadující vymezení ploch zeleně, **se nevyhovuje.**

K otázce veřejného logistického centra (VLC) na úvod uvádíme, že dle 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“) se logistickým centrem rozumí *oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti.* Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy

na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Umístění veřejného logistického centra (VLC) celostátního významu v okolí Brna je uloženo platnou politikou územního rozvoje. Podklad pro umístění VLC byl pořízen Magistrátem města Brna v roce 2014, krajskému úřadu byl předán dne 05.01.2015. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu byla jako vhodná lokalita prověřováno území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (2014)" mimo jiné porovnávala lokalitu v Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit vyhodnoceného ve studii byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Projektant po obdržení územní studie záměr zapracoval do návrhu ZÚR JMK.

K situování záměru DG01 v blízkosti urbanizovaných území (MČ Brno-Slatina, MČ Brno-Tuřany, Šlapanice) uvádíme, že Nařízení č. 1315/2013nestanoví zákaz umísťování infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013je 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 míli") pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi*." Uvedené 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. 1315/2013tedy 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. V odůvodnění ZÚR JMK, v kap. ***G.4.1. Dopravní infrastruktura*** *(k bodům 155 – 156)* je podrobně rozebrán systém nákladní dopravy obsluhující VLC (silniční i železniční), je rovněž odůvodněno, proč ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C prověřovaných územní studií.

Dle *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* by mohl být záměr spojen s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti, a tím i se snížením pohody bydlení v zástavbě a nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací. Ke zmírnění těchto negativních vlivů záměru (i ve smyslu výše uvedených ustanovení Nařízení č. 1315/2013) proto ZÚR JMK stanovují u plochy VLC **(DG01)** podmínku přednostní realizace staveb dopravní infrastruktury **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění dálnice, včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (MUK Černovická terasa) a **DS29** II/380 Tuřany, obchvat. Přednostní realizací těchto staveb (etapizací) bude zajištěno, že VLC bude přímo napojeno na nadřazenou síť komunikacemi vedenými mimo obytnou zástavbu, čímž bude zabezpečena minimalizace negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Otázka přednostní realizace staveb je řešena v návrhu ZÚR JMK v kap. **L. Stanovení pořadí změn v území (etapizace).**

Pokud se týká navyšování ploch zeleně, je nutno upozornit, že ZÚR dle § 36 odst. 1 stavebního zákona stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje **nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím**. Z tohoto důvodu návrh ZÚR JMK nevymezuje samostatně plochy zeleně. Tato otázka je řešena v prioritách územního plánování Jihomoravského kraje; v bodu (16) priorit je uvedeno, že je nutno *usilovat o koordinaci ekonomických, sociálních a environmentálních požadavků na uspořádání území. Dbát zvláště na:*

… vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí, s cílem podpořit zajištění sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou, ***podpořit příznivá urbanistická a architektonická řešení, zajistit dostatečná zastoupení veřejné zeleně a zachování prostupnosti krajiny.***

Z uvedeného textu je zřejmé, návrh ZÚR JMK vytváří svým řešením a prioritami rovněž podmínky pro řešení krajiny a zeleně.

Pořadí	**201**	Pořadí původní	**P 0881–01**
Téma		Silniční doprava	
Téma – jiné			

Připomínka č. 201

Vyústění obchvatu Šlapanic RDS 35

Odůvodnění námitky:

Obchvat Šlapanic je vyústěn na stávající komunikaci Šlapanice – Slatina.

Toto řešení nemá smysl, protože tato komunikace je denně zahlcena, zejména v ranních hodinách. Smysl má pouze to, pokud obchvat bude kopírovat po pravé straně železnici (trať č. 340) a vyústí na Evropskou ulici. Tím se vozidla jedoucí po obchvatu dostanou přímo k dálničnímu nájezdu (201 km).

Tímto logickým řešením získá město Šlapanice přirozený přístup na Dálnici D1 místo nesmyslného objíždění přes Brno-Slatina.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 201, směřující proti vedení a vyústění obchvatu Šlapanic (RDS35), **se nevyhovuje.**

Koridor DS34 III/4171 Šlapanice, obchvat, vymezený v návrhu ZÚR JMK pro společné jednání o návrhu ZÚR JMK vychází z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013) a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“. Nicméně západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997, je v území stabilizován. Jeho úkolem je odvádět dopravu z území jižně od města Šlapanice a z návrhových ploch pro výrobu situovaných jižně od železnice mimo zastavěné území města zpět na krajskou silnici III/15286 směr Brno.

Realizací nové bytové čtvrti Brněnská pole v těsné blízkosti koridoru pro obchvat, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od železnice, jsou vytvářeny nové podmínky pro obchvat. Bude nutno prověřit potřebnost obchvatu, případně jeho korekci. Pořizovatel ZÚR JMK proto rozhodl se souhlasem města Šlapanice o převedení koridoru DS34 III/4171 Šlapanice, obchvat mezi koridory územních rezerv. V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání není vymezen koridor pro realizaci záměru obchvatu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena **územní rezerva RDS III/4171 Šlapanice, obchvat**, jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro obchvat města. Zároveň je do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, bod (438) textové části ZÚR JMK, doplněn úkol „Prověřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina“.

Připomínkované vedení a vyústění obchvatu Šlapanic bude tedy prověřováno ve větší podrobností v “Územní studii nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“; na základě studie pak bude upřesněno v aktualizaci ZÚR JMK.

Pořadí	**202**	Pořadí původní	**P 0322–01**
Téma		Lodní doprava	
Téma – jiné			

Připomínka č. 202

Nesouhlas se záměrem prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“ (DV01) Rohatec – Hodonín – soutok Morava/Dyje, s důsledkem ekologické újmy toku Radějovka a jejího okolí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 202, směřující proti prodloužení vodní cesty „Baťův kanál“ (DV01) Rohatec – Hodonín – soutok Morava/Dyje s důsledkem ekologické újmy toku Radějovka, **se nevyhovuje.**

Vodní tok řeky Moravy je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, vymezen jako dopravně významná využitelná vodní cesta. Záměr na prodloužení „Baťova kanálu“ pro rekreační plavbu představuje zásadní přínos pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu na území Jihomoravského a návazně sousedního Zlínského kraje s přeshraničními dosahy. Projekt má zásadní význam pro rozvoj udržitelné formy cestovního ruchu střední a jižní Moravy. Nabízí možnost vytvoření „rekreační osy UNESCO“ Olomouc – Kroměříž – Mikulčice (v řízení) – Lednicko–valtický areál.

Úsek Sudoměřice – Hodonín sleduje prodloužení vodní cesty z prostoru výklopníku Sudoměřice do turisticky atraktivnějšího města Hodonín. Pro dosažení plavebních podmínek v tomto úseku je třeba prodloužit vodní cestu Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Prodloužení je podmíněno vybudováním plavební komory u stávajícího jezu na Radějovce, úpravou a prohloubením koryta Radějovky.

Záměr prodloužení vodní cesty „Baťův kanál“ byl v rámci *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území* posouzen a vyhodnocen. V části A. *Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí* jsou posouzeny vlivy jednotlivých záměrů na životní prostředí. Z Přílohy 2 *Hodnocení záměrů* vyplývá, že pro záměr DV01 nebyl vyhodnocen významný negativní vliv vylučující realizaci posuzovaného záměru. V tabulce jsou uvedeny pro lokalitu toku Radějovky negativní vlivy na biologickou rozmanitost a krajinu, navrhovaná opatření ke zmírnění negativních vlivů byly promítnuty do návrhu ZÚR JMK, bod (150) textové části.

Pro informaci uvádíme, že v úseku Sudoměřice – Hodonín (tedy podél toku Radějovky) jsou v rámci projektové přípravy navržena kompenzační opatření, která mají za cíl nahradit ekologickou újmu způsobenou realizací záměru. Tato kompenzační opatření jsou koncipována jako komplexní, zahrnující nejen území přímo dotčené stavbou, ale i celý přilehlý prostor. Nejvýraznějším kompenzačním prvkem je přeložka regionálního biokoridoru, včetně vybudování nového, přírodě blízkého, drobného vodního toku, který, na rozdíl od současného stavu na Radějovce, bude migračně prostupný pro řadu vodních organizmů. Navrhovanými kompenzačními opatřeními budou vytvořeny podmínky pro zvýšení ekologické stability dotčeného území a zachování či rozšíření jeho biodiverzity.

Pořadí	**203**	Pořadí původní	**P 0322–02**
Téma		Lodní doprava	
Téma – jiné			

Připomínka č. 203

Nesouhlas s návrhem průplavu Odra–Dunaj–Labe, s důsledkem ekologické újmy toku Morava a okolí, a také porušení mého Ústavou garantovaného práva na zdravé životní prostředí.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 203, směřující proti návrhu průplavu Dunaj – Odra – Labe (D–O–L) s důsledkem ekologické újmy toku Moravy a porušení Ústavou garantovaného práva na zdravé životní prostředí, **se nevyhovuje.**

Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D–O–L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D–O–L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D–O–L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.

Územní rezerva průplavního spojení D–O–L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe, 2002“, a to ve var. A s napojením na

Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02–A) **a** var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02–B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridoru měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a vlivy na památkovou ochranu území.* Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V připomínce uvedené podezření na ekologické újmy toku Moravy a okolí může při následném prověřování záměru a při výběru varianty hrát klíčovou úlohu.

Jihomoravský kraj bere na vědomí nesouhlasy s budováním průplavní spojení D–O–L z důvodů popsaných v připomínce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02–A a RDV02–B jsou v území dlouhodobě sledovány, a do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Pokud se týká porušení Ústavou garantovaného práva na zdravé životní prostředí, touto problematikou se zabývá Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti.“* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti.“* NSS dále v článku (98) poznamenává, *„že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí.“* V návrhu ZÚR JMK je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Parametry záměru průplavu nejsou známy, nelze tedy předem usuzovat, že záměr svou realizací zatíží životní prostředí nad míru únosného zatížení.

Pořadí	**204**	Pořadí původní	**P 0808–01**
Téma		Doprava vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 204

Jako občanka Mikulčic, jedné z obcí Jižní Moravy, kterou sužuje téměř trvale sucho, vznáším tímto zcela **negativní stanovisko** k zapsání projektu „kanál Labe–Odra–Dunaj a to k jakékoli verzi do územního plánu kraje, potažmo k jeho realizaci.

Tento projekt mimo jiné zahrnuje také průplav z Hodonína k Dunaji, který se má v jedné z variant odpoutat od řeky Moravy už za hodonínským Nesytem a pokračovat mezi Mikulčicemi a Slovanským hradištěm. Druhá varianta je řešena korytem řeky Moravy. Obě varianty jsou nemyslitelné jak z hlediska ekologie (Skařiny, chráněná oblast), tak z hlediska odříznutí archeologického naleziště od civilizace na velmi dlouhou dobu. V případě realizace tohoto projektu by byl taky ohrožen průtok vody na soutoku Moravy a Dyje a meandry v Rakousku.

Jak už mnohokrát zaznělo mimo jiné i na besedě koncem listopadu 2015 v Hodoníně s panem Ungermanem – geografem a členem Unie pro řeku Moravu a dalšími odborníky na vodní hospodářství a taky na základě logiky vyplývající z vývinu počasí v této naší krajině, realizace projektu „Kanál Labe–Odra–Dunaj“ by byla **likvidační**

pro poslední zdroje pitné vody v naší oblasti, pro f**aunu** a **flóru – pro životní prostředí** vůbec. **Nešetrná** by byla rovněž z **hlediska záboru orné půdy** nevyjímaje otázku ekonomickou.

Obracíme se na Vás s prosbou, abyste vzali v úvahu tyto vážné důvody kvůli zachování dosavadní krajiny a zásob pitné vody pro tuto i další generace. Kvůli zachování toho, co nám tady ještě zbylo.

Věřím, že tyto důvody uznáte a **zvážíte neuvedení** tohoto likvidačního projektu do územního plánu Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 204, směřující proti vedení průplavního spojení D–O–L v obou variantách, **se nevyhovuje.**

Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D–O–L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D–O–L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D–O–L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.

Územní rezerva průplavního spojení D–O–L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe, 2002“, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02–A) **a** var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02–B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridoru měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a vlivy na památkovou ochranu území.* Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V připomínce popsané problémy s případným průchodem území (zásahy do společenství lužního lesa a do rezervace Skařiny, ohrožení zdrojů pitné vody, ovlivnění areálu Slovanského hradiště, zábor orné půdy) lze uplatnit u následných řízení, která budou záměr průplavu dále podrobněji prověřovat. Pro ZÚR JMK se jedná o územní detail, který dokumentace v měřítku 1 : 100 000 nevyřeší.

Jihomoravský kraj bere na vědomí nesouhlasy s budováním průplavní spojení D–O–L z důvodu popsaných v připomínce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02–A a RDV02–B jsou v území dlouhodobě sledovány, a doby do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Pořadí	**205**	Pořadí původní	**P 0882–01**
Téma		Doprava vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 205

Plán stavby kanálu Labe – Odra – Dunaj

Narodila jsem se v Mikulčicích, obci známé písněmi Fanoše Mikuleckého a Slovanským hradištěm, které leží

jihovýchodně od obce, a usiluje o zapsání jako kulturní památka UNESCO.

Vznáším tímto **negativní stanovisko** k zamýšlenému plánu stavby jak překladiště v Hodoníně, tak také výstavbě kanálu Labe–Odra–Dunaj a to v žádné variantě.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 205, směřující proti vedení průplavního spojení D–O–L v obou variantách, **se nevyhovuje**

Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (článek 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení D–O–L s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví. Článek 198 ukládá pro dotčené kraje úkol vymezit územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L a do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu zajistit územní ochranu. Územní ochrana koridoru D–O–L je uložena rovněž Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení D–O–L v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Z výše uvedeného pro JMK vyplývá povinnost vymezit v ZÚR JMK územní rezervu pro průplavní spojení D–O–L do doby rozhodnutí ústředních orgánů o dalším postupu.

Územní rezerva průplavního spojení D–O–L je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe, 2002“, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR – koridor RDV02–A) **a** var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko – koridor RDV02–B). S ohledem na skutečnost, že jiný podklad nebyl zpracován, nelze trasování koridoru měnit.

V návrhu ZÚR JMK není vymezen koridor pro realizaci záměru průplavu (na základě kterého by mohlo dojít k realizaci stavby), ale je vymezena pouze územní rezerva jako ochrana území před tím, aby zde byly realizovány záměry znemožňující či ztěžující případné budoucí využití pro průplav. Potřeba záměru průplavu a jeho plošné nároky budou ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona dále prověřovány. Pro potřeby dalšího prověřování jsou v návrhu ZÚR JMK uvedena hodnotící kritéria pro rozhodování o změnách využití území. V bodě (328) návrhu ZÚR JMK jsou jako kritéria hodnotící vhodnost umístění záměru v území uvedeny *územní podmínky a průchodnost územím, vlivy na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví a vlivy na památkovou ochranu území.* Při dalším posuzování variant průplavu se bude na základě splnění těchto kritérií hodnotit přijatelnost záměru.

V připomínce popsané problémy s případným průchodem území (zásahy do chráněných území flory a fauny, ohrožení zdrojů pitné vody, ovlivnění areálu Slovanského hradiště, zábor orné půdy) lze uplatnit u následných řízení, která budou záměr průplavu dále podrobněji prověřovat. Pro ZÚR JMK se jedná o územní detail, který dokumentace v měřítku 1 : 100 000 nevyřeší.

Jihomoravský kraj bere na vědomí nesouhlasy s budováním průplavní spojení D–O–L z důvodu popsaných v připomínce. Upozorňuje však, že oba koridory územních rezerv RDV02–A a RDV02–B jsou v území dlouhodobě sledovány, a doby do doby rozhodnutí správních úřadů, případně vlády o dalším postupu nelze koridory územních rezerv z řešení vypustit.

Pokud se týká zmiňované stavby překladiště v Hodoníně, není tento záměr v návrhu ZÚR JMK řešen ani nijak zohledněn.

Pořadí	**206**	Pořadí původní	**P 0412–01**
Téma		Plynárenství	
Téma – jiné			

Připomínka č. 206

Věc: námitka – ZÚR Jihomoravského kraje

Podávám tímto námitku vůči zveřejněnému návrhu Zásad územního rozvoje JIHOMORAVSKÉHO kraje, které byly veřejné projednány dne 1.6.2016. Na rozhraní katastrálního území Malhostovice a k. ú. Nuzířov se

v územně plánovací dokumentaci objevila trasa budoucího VVTL plynovodu, který zasahuje až na hranici zastavitelného území obce NUZÍŘOV. Nesouhlasím s vedením trasy plynovodu v tak velké blízkosti obce a žádám o jeho odsunutí dále od obce tak, aby ochranné pásmo plynovodu nezasahovalo do zastavitelných–rozvojových ploch obce.

Dále od zastavěného území obce se nenachází žádné zařízení, jež by bránilo umístění budoucího plynovodu. Z naprosto mě neznámého a nelogického důvodu se vede trasa v blízkosti obce a znehodnocuje tak rozvojové plochy. Z výše uvedeného žádám o posunutí trasy a ochranného pásma dále od obce. Podle informací z odboru regionálního rozvoje pověřeného města Tišnov se jedná o výhledovou trasu, která je v současnosti pouze jako územní rezerva budoucí nadregionální stavby. Nevidím logicky důvod proč trasu „výhledu" neposunout v návrhové mapě tak, aby nebránila vlastníkům ve využití jejich pozemků. Děkuji předem za písemnou odpověď.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 206, nesouhlasím s vedením trasy plynovodu v tak velké blízkosti obce a žádám o jeho odsunutí dále od obce tak, aby ochranné pásmo plynovodu nezasahovalo do zastavitelných–rozvojových ploch obce, **se nevyhovuje**.

Katastrálních území Malhostovice a Nuzířov se dotýká záměr na koridor pro umístění VTL plynovodu nad 40 barů (dle dřívějšího názvosloví VVTL plynovod) spojující kompresorovou stanici Kralice nad Oslavou (v Kraji Vysočina) s navrženou kompresorovou stanicí Bezměrov (ve Zlínském kraji), který je sledován v ÚAP JMK, podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o. V ZÚR JMK vymezený koridor TEP05 zpřesňuje koridor P10, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení vnitrostátní trasy pro přepravu plynu (Hrušky – Příbor), procházející územím více krajů.

Trasování koridoru pro plynovod není „nelogické", ale vychází (jak je výše uvedeno) z technických podkladů správce přenosové sítě a není možné jej v rámci ZÚR JMK libovolně posouvat. Šířka koridoru vymezeného v ZÚR JMK 320 m však zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím, koridor v maximální možné míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Podotýkáme, že koridor TEP05 není vymezen jako územní rezerva ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, ale jako koridor návrhový. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ve vymezených koridorech VTL plynovodů jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování. Konkrétně jsou zde stanoveny úkoly „Zpřesnit a vymezit koridor v součinnosti se správci sítí s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, rozsah záboru PUPFL, krajinný ráz a minimalizaci střetů s limity využití území" a „Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru vedení VTL plynovodů v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí."

Záměr tedy následně v podrobnostech území jednotlivých obcí zpřesní příslušné územní plány. To plyne také z ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého *územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje*. V případě záměru na VTL plynovod je tedy třeba v územním plánu koridor zúžit (ve spolupráci se správcem přenosové sítě a ve vazbě na sousední správní území), a to dle konkrétních podmínek v území i jiných záměrů na využití území. Záměr může být umístěn v koridoru tak, aby bezpečnostní pásmo neovlivňovalo zastavěné či zastavitelné území obce. Větší šíře koridoru v ZÚR je v tomto směru spíše výhodou, umožňující větší variabilitu umístění plynovodního potrubí

Otázkou možností upřesňování šíře koridorů v územních plánech obcí se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012. V článku [268] rozsudku soud uvedl cit.: *„Soud se neztotožňuje ani s druhou částí námitky týkající se nepřiměřené šíře koridorů a proměnlivosti této šířky. Šíře dané plochy či koridoru by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru. Mezi šířkou koridoru a zásahem do právní sféry tak není přímá úměra. Větší šířka koridoru naopak poskytuje nástrojům územního plánování nižšího stupně určitou volnost pro zohlednění konkrétních místních podmínek, jelikož realizace budoucí dopravní stavby nikdy nebude dosahovat celé šíře daného koridoru. Míra přesnosti vymezení ploch a koridorů ovšem nesmí překračovat svojí určitostí daný stupeň územně plánovacího nástroje, a to ani na jednu stranu."*

Co se týče „bránění vlastníkům ve využití jejich pozemků", je zřejmé, že při jakékoliv poloze záměru bude vždy

docházet k omezení práv různých vlastníků, budou se pouze případně měnit konkrétní osoby potenciálně dotčené na právech a jejich počet. K problematice dotčení soukromých zájmů v rámci územního plánování uvedl Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 6 Ao 6/2010 – 62 ze dne 02.02.2011 že *„ … v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku.“*

Pořadí	**207**	Pořadí původní	**P 0793–01**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 207

V ZÚR JMK nesouhlasím se zařazením technického protipovodňového opatření „POT02 poldr Skryje na vodním toku Bobrůvka–Loučka“ v katastru obcí Drahonín, Olši (Litava), Skryje, Tišnovská Nová Ves mezi Veřejně prospěšná opatření (dále VPO), pro která lze práva k pozemkům a stavbám, potřebná k uskutečnění VPO podle zákona č. 183/2006 Sb., odejmout nebo omezit.

Menší lokální poldr není natolik důležitá stavba, aby se musel používat institut vyvlastnění. Pokud stát potřebuje poldr zbudovat, nechť vše řádně smluvně dojedná s majiteli pozemků, ať již dojde k výkupu pozemků nebo smlouvám o věcném břemeni.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 207, nesouhlasím se zařazením technického protipovodňového opatření „POT02 poldr Skryje na vodním toku Bobrůvka–Loučka mezi veřejně prospěšná opatření (VPO), **se nevyhovuje.**

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou strategickým dokumentem územního plánování Jihomoravského kraje. ZÚR JMK podporují dosažení dobré úrovně protipovodňových opatření stanovením zásad a úkolů pro zpřesnění územního vymezení záměrů podporujících realizace potřebných prvků protipovodňových opatření pro zajištění jejich budoucí bezkolizní funkce v bodě (260) v části Protipovodňová opatření kapitoly D.2.5 „Vodní hospodářství“ textové části ZÚR JMK. Hlavním cílem je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Z důvodů rozdílného charakteru je protipovodňová ochrana v ZÚR JMK dělena na přírodě blízká protipovodňová opatření a technická protipovodňová opatření. Konkrétně záměr POT02 – poldr Skryje je opatřením technickým, jehož plocha je schematicky zobrazena v grafické části ZÚR JMK (viz bod (253) textové části ZÚR JMK).

POT02 poldr Skryje na vodním toku Bobrůvka je v ZÚR navržen na základě požadavku Povodí Moravy, s.p., které jako vodohospodářský orgán hájí veřejný zájem snížit ohrožení povodněmi. V podkladu Povodí Moravy s.p. byl požadavek na vymezení protipovodňových opatření podle jejich charakteru buď jako veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření v souladu s výše uvedeným veřejným zájmem a stavebním zákonem (§ 2 odst.1 písm. l) a písm. m). Z výše uvedeného vyplývá, že Povodí Moravy, s.p. hájí pouze tuto koncepci a ZÚR JMK rovněž tak.

K institutu vyvlastnění považujeme za důvodné objasnit následující:

Vyvlastnění může být provedeno jen při splnění podmínek stanovených zákonem č. 184/2006 Sb. (zákonem o vyvlastnění). K vyvlastnění je možné přistoupit jen tehdy, nelze jeho cíle (tj. omezení nebo přechodu vlastnického práva potřebného pro realizaci účelu vyvlastnění) dosáhnout dohodou nebo jiným způsobem. Zákonem o vyvlastnění je preferována dohoda o převodu práv, neboť vyvlastnění je chápáno jako nejkrajnější zásah do vlastnictví.

Pořadí	**208**	Pořadí původní	**P 0794–01**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 208

V ZÚR JMK nesouhlasím se zařazením přírodě blízkého protipovodňového opatření „POP07 opatření na vodním toku Bobrůvka–Loučka“ v katastru obcí Dolní Loučky, Horní Loučky, Újezd u Tišnova mezi Veřejné prospěšná opatření (dále V PO), pro která lze práva k pozemkům a stavbám, potřebná k uskutečnění VPO podle zákona č. 183/2006 Sb., odejmout nebo omezit.

Lokální, přírodě blízké protipovodňové opatření není natolik důležitá stavba, aby se musel používat institut vyvlastnění. Pokud stát potřebuje opatření zbudovat, nechť vše řádně smluvně dojedná s majiteli pozemků, ať již dojde k výkupu pozemků nebo smlouvám o věcném břemeni.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 208, nesouhlasím se zařazením přírodě blízkého protipovodňového opatření „POP07 opatření na vodním toku Bobrůvka–Loučka mezi veřejně prospěšná opatření (VPO), **se nevyhovuje.**

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou strategickým dokumentem územního plánování Jihomoravského kraje. ZÚR JMK podporují dosažení dobré úrovně protipovodňových opatření stanovením zásad a úkolů pro zpřesnění územního vymezení záměrů podporujících realizace potřebných prvků protipovodňových opatření pro zajištění jejich budoucí bezkolizní funkce v bodě (260) v části Protipovodňová opatření kapitoly D.2.5 „Vodní hospodářství“ textové části ZÚR JMK. Hlavním cílem je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Z důvodů rozdílného charakteru je protipovodňová ochrana v ZÚR JMK dělena na přírodě blízká protipovodňová opatření a technická protipovodňová opatření. Konkrétně záměr POP07 – Opatření na vodním toku Bobrůvka je opatřením přírodě blízkým, jehož plocha je schematicky zobrazena v grafické části ZÚR JMK (viz bod (246) textové části ZÚR JMK).

POP07 – Opatření na vodním toku Bobrůvka je v ZÚR navrženo na základě požadavku Povodí Moravy, s.p., které jako vodohospodářský orgán hájí veřejný zájem snížit ohrožení povodněmi. V podkladu Povodí Moravy s.p. byl požadavek na vymezení protipovodňových opatření podle jejich charakteru buď jako veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření v souladu s výše uvedeným veřejným zájmem a stavebním zákonem (§ 2 odst.1 písm. l) a písm. m). Z výše uvedeného vyplývá, že Povodí Moravy, s.p. hájí pouze tuto koncepci a ZÚR JMK rovněž tak.

K institutu vyvlastnění považujeme za důvodné objasnit následující:

Vyvlastnění může být provedeno jen při splnění podmínek stanovených zákonem č. 184/2006 Sb. (zákonem o vyvlastnění). K vyvlastnění je možné přistoupit jen tehdy, nelze jeho cíle (tj. omezení nebo přechodu vlastnického práva potřebného pro realizaci účelu vyvlastnění) dosáhnout dohodou nebo jiným způsobem. Zákonem o vyvlastnění je preferována dohoda o převodu práv, neboť vyvlastnění je chápáno jako nejkrajnější zásah do vlastnictví.

Pořadí	**209**	Pořadí původní	**P 0351–01**
Téma		Priority	
Téma – jiné			

Připomínka č. 209

Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK požadujeme uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplňování principů územního plánování (15). Odůvodnění: Domníváme se, že pokud nebude v ZÚR přehledně uvedena srovnávací tabulka s předpokládanými zábory ZPF (jiné, než dopravní a technické infrastruktury) a rozlohou brownfiledů v rámci Jihomoravského kraje, nelze pak účelně vyhodnotit naplnění cílů směřujících k ochraně ZPF (15) a domníváme

se, že není možné adekvátně vyhodnotit vlivy na životní prostředí – v kategorii půda.
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 209**, požadující Do kapitoly K textové části Odůvodnění ZÚR JMK uvést celkovou výměru brownfieldů v rámci Jihomoravského kraje tak, aby bylo možné adekvátně vyhodnotit, zda dochází k naplnění principů územního plánování (15), **se nevyhovuje.** <u>Odůvodnění:</u> K principům územního plánování, neboli k prioritám územního plánování Jihomoravského kraje stanoveným v kapitole A. textové části návrhu ZÚR JMK pořizovatel považuje za důvodné objasnit následující: Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit vychází ZÚR JMK z "Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1" (dále Aktualizace č. 1 PÚR ČR), která v kapitole 2 stanovuje republikové priority v mezinárodních, přeshraničních a republikových souvislostech, které určují požadavky na konkretizaci stavebním zákonem obecně formulovaných cílů a úkolů územního plánování. Republikové priority (dále Priority PÚR) podle článku (11) Aktualizace č. 1 PÚR ČR určují strategii a základní podmínky pro jejich naplňování v územně plánovací činnosti krajů a obcí. ZÚR JMK stanovují pro územně plánovací činnost kraje a obcí a pro rozhodování v území priority územního plánování Jihomoravského kraje (dále „Priority JMK"), které konkretizují cíle a úkoly územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje a zohledňují republikové priority obsažené v politice územního rozvoje. Závaznost politiky územního rozvoje pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Priority JMK jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách JMK usměrňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority JMK svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit. Priorita PÚR (19) směřuje primárně k polyfunkčnímu využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields), hospodárnému využívání zastavěného území a zajištění ochrany nezastavěného území, které se řeší podle stavebního zákona v územním plánu, tj. na úrovni obcí. Z tohoto důvodu byla v míře podrobnosti příslušející podle stavebního zákona ZÚR a s ohledem na podmínky rozvoje udržitelného území Jihomoravského kraje implementována do Priority JMK (16). Konkrétně problematika brownfields do bodu (16) písm. b), cituji: *„Dbát zvláště na vytváření územních podmínek pro přednostní využití ploch a objektů vhodných k podnikání v zastavěném území s cílem podpořit rekonstrukce a přestavby nevyužívaných objektů a areálů před výstavbou ve volné krajině."* Priority ZÚR jsou obecně platnými principy/cíli územního plánování Jihomoravského kraje. Spolu s konkrétními zásadami stanovenými formou požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování u jednotlivých záměrů tvoří krajské zásady. Obecné principy/priority nemají, a ani mít nemohou, územní průmět. To je zásadní důvod, proč předmětem kvalifikovaného odhadu záborů půdního fondu (jehož součástí je odhad záboru ZPF) je vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na zemědělský půdní fond podle zákona č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů jsou plochy a koridory záměrů obsažených v ZÚR JMK. Podrobně jsou výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL popsány v kapitole K1 textové části Odůvodnění ZÚR JMK na str. 289 – 391.

Pořadí	**210**	Pořadí původní	**P 0426–01**
Téma		ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 210

Z návrhu ÚP Sudoměřice vyplývá návrh rozšíření regionálního biocentra RBC 22 Sudoměřický potok na nový poldr „Telatniska“. Biocentrum je vymezeno v údolí Sudoměřického potoka, jihovýchodně od obce na hranici se Slovenskem. Do regionálního biocentra byla zahrnuta ekologicky cenná společenstva ve vazbě na vodní tok Sudoměřický potok, vodní plochu (poldr) Telatniska, část rybníka Vanďurák a navazující údolní nivy a mokřady.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 210, požadující rozšíření regionálního biocentra RBC 22 Sudoměřický potok z návrhu ÚP Sudoměřice do ZÚR JMK, **se vyhovuje.**

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: „*Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát*.“

Plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální (NR) a regionální (R) úrovně byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím odborných podkladů resortu životního prostředí, zejména podkladem orgánů ochrany přírody JMK „Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území jihomoravského kraje z roku 2012“. Předmětný dokument je pro ZÚR JMK odborným podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vymezování skladebných částí ÚSES. Projektantem ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992. Takto upřesněné skladebné části ÚSES jsou již převážně v ÚP územně prověřeny a koordinovány s ostatními záměry. Cílem zohlednění řešení ÚSES v těchto dokumentacích bylo promítnout již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES do ZÚR JMK.

Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna kritéria obsažená v metodických materiálech vymezování ÚSES od r. 1992, zejm. v “Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES“ (Věstník MŽP 08/2012). V ZÚR JMK bylo tedy při vymezování ÚSES zohledněno pět metodicky neopomenutelných kritérií. Jedná se o kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů (princip zaručující reprezentaci příslušných biogeografických jednotek), kritérium nezbytných prostorových parametrů (princip naplnění minimálních požadavků na funkčnost, tzv. limitujících parametrů), kritérium prostorových vztahů (parametry sítě ÚSES), kritérium aktuálního stavu krajiny (princip zahrnutí existujících reprezentativních krajinných struktur do ÚSES) a kritérium společenských limitů a záměrů (princip optimalizace vymezení omezující kolize s dalšími společenskými zájmy nebo záměry využití krajiny). Způsob, jakým byla při prověření řešení ÚSES metodická kriteria uplatněna je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK, zejm. str. 201 a následující.

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

V tomto konkrétním případě je řešení předmětných prvků ÚSES v územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Sudoměřice v souladu s řešením obsaženým v návrhu ZÚR JMK. To znamená, že vymezení obsažené v grafické části ÚPN SÚ Sudoměřice územně nevybočuje ani z plochy pro RBC 22 Sudoměřický potok ani z koridoru pro

regionální biokoridor RK 138 vymezených návrhem ZÚR JMK. Dále pořizovatel ověřil soulad s rozpracovaným návrhem ÚP, aby se ujistil, že (s ohledem na podrobnost relevantní měřítku ZÚR JMK 1: 100 000) je plocha pro RBC 22 Sudoměřický potok v ZÚR JMK vymezena v dostatečném rozsahu. Výše uvedené je důvodem, proč předmětná plocha zůstane beze změny.

Pořadí	**211**	Pořadí původní	**P 0427–01**
Téma		ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 211

Z návrhu ÚP Svatobořice–Mistřín vyplývají pro ZÚR následující doporučení:

– Rozšíření RBC 12 Mistřín severovýchodním směrem, na celé stávající lesní komplexy.

Odůvodnění: Dle UAP JMK a Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního územního systému ekologické stability na území Jihomoravského kraje bylo biocentru vymezeno v k. ú. Mistřín, na rozdíl od Návrhu ZÚR JMK, kde je uvažováno s polohou převážně v sousedním k. ú. Hovorany a pouze s okrajovým zásahem do území Mistřína. V ÚP Svatobořice–Mistřín bylo s ohledem na aktuální stav využití území, provázanost prvků ÚSES, reprezentativnost, prostorové parametry a logiku vymezeno regionální biocentrum v prostoru stávajícího stabilizovaného lesního komplexu až po jeho okraj. Tento posun bude mít pozitivní dopad nejen na ekologickou stabilitu území, ale i na zkrácení regionálního biokoridoru RBK 130 do vyhovující délky (do 8 km) v úseku mezi RBC 12 Mistřín – RBC 13Babí lom.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 211, upozorňující na rozšíření regionálního biocentra RBC 12 Mistřín v rozpracovaném návrhu ÚP Svatobořice do ZÚR JMK , **se nevyhovuje.**

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny"), citace: „*Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát*."

Plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální (NR) a regionální (R) úrovně byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím odborných podkladů resortu životního prostředí, zejména podkladem orgánů ochrany přírody JMK „Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území jihomoravského kraje z roku 2012". Předmětný dokument je pro ZÚR JMK odborným podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vymezování skladebných částí ÚSES. Projektantem ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992. Takto upřesněné skladebné části ÚSES jsou již převážně v ÚP územně prověřeny a koordinovány s ostatními záměry. Cílem zohlednění řešení ÚSES v těchto dokumentacích bylo promítnout již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES do ZÚR JMK.

Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna kritéria obsažená v metodických materiálech vymezování ÚSES od r. 1992, zejm. v "Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES" (Věstník MŽP 08/2012). Způsob, jakým byla při prověření řešení ÚSES metodická kriteria uplatněna je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK, zejm. str. 201 a následující.

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

V tomto konkrétním případě je plocha pro regionální biocentrum RBC 12 Mistřín vymezena v ZÚR JMK v takovém rozsahu a umístění, aby bylo možno, zejména s ohledem na aktuální stav využití území, prostorové parametry, reprezentativnost a návaznost prvků ÚSES, upřesnit biocentrum v navazující územně plánovací dokumentaci. Při vymezení plochy pro regionální biocentrum RBC 12 bylo v ZÚR JMK na katastru Hovoran zohledněno vymezení v návrhu ÚP Hovorany, a to na podnět úřadu územního plánování ORP Kyjov. Takto vymezená plocha dostatečně splňovala jedno z neopomenutelných kritérií při vymezování ÚSES, a to dodržení minimálních (limitujících) parametrů potřebných pro zajištění funkcí biocentra. Po společném jednání byla v návrhu ZÚR JMK (na základě připomínky v katastru Strážovice a Věteřov) v návaznosti na RBC 13– Babí lom upravena trasa koridoru RBK 130 a vzdálenost regionálních biocenter RBC 12 Mistřín – RBC 13Babí lom tak dosáhla limitní vzdálenosti 8 km. Veškeré změny v koncepčním řešení ÚSES, které byly v návrhu ZÚR JMK provedeny díky podnětům orgánů životního prostředí a připomínkám veřejnosti po společném jednání, jsou popsány v části (k bodům 262–264) textové části Odůvodnění ZÚR JMK (předmětná úprava RBK 130 mající vazbu na RBC 12 Mistřín je popsána na str. 206).

Z výše uvedeného vyplývá, že plocha pro RBC 12 Mistřín zůstane v ZÚR JMK beze změny. Na možné rozšíření regionálního biocentra bude reagováno postupem podle stavebního zákona. Plochu pro případné rozšíření biocentra lze vymezit územním plánem tj. na lokální (místní) úrovni skladebných prvků ÚSES.

Pořadí	**212**	Pořadí původní	**P 0789–02**
Téma		ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 212

k nadregionálnímu biokoridoru K134MH

Návrh ZÚR JMK vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH (viz kapitolu D. 3 textové části návrhu ZÚR, bod (263), str. 107, resp. část I. 2 Grafické části návrhu – Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability), a to mj. na území obce Hlubočany na pozemcích podatele 1) parc. č. xxxx v k. ú. Hlubočany a na pozemcích ve spoluvlastnictví obou podatelů parc. č. xxxx a xxxx v k.ú Hlubočany.

1. Věcné vady a rozpor s požadavkem proporcionality

Jako vlastníci dotčených pozemků podatelé nesouhlasí s tím, aby takto vymezený nadregionální biokoridor zasahoval na jejich pozemky, neboť by toto vymezení v takové podobě, jak je obsaženo v současném návrhu, by nesplňovalo požadavek **proporcionality** regulace.

Podatelé nerozporují, že ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jak zakotvuje § 4 odst. 1 a dále § 59 odst. 1 a 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, přičemž konkretizace je provedena v prováděcí vyhlášce č. 395/1992 Sb. Nicméně dodávají, že je nutno zohlednit také **míru účelnosti** případného rozšíření biokoridoru. Organismům nelze přikazovat, jakou trasou mohou migrovat, přičemž z dlouhodobého pozorování je podatelům známo, že přirozené migrační trasy se neshodují s vytyčeným biokoridorem.

V lokalitě, kde návrh ZÚRJMK vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH, existuje již v současné době biokoridor řešený komplexními pozemkovými úpravami ukončenými v roce 2007 (viz výše). V sousedství pozemků podatelů má biokoridor vymezený pozemkovými úpravami šíři 20 metrů, od místní části

Terešov k hranici katastru Kučerov je široký 40 metrů.

V územním plánu Hlubočany z roku 2014 byl vymezen nadregionální biokoridor NRBK08, a to zčásti na pozemcích podatelů, kde jej územní plán rozšiřoval na šíři 40m. Rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 17. 10. 2014, č. j. 66A 3/2014 –71 bylo vymezení nadregionálního biokoridoru NRBK08 (spolu s lokálním biocentrem Horní Lůsy LBC8) zrušeno. Návrh ZÚR JMK nyní umožňuje opětovné rozšíření nadregionálního biokoridoru v koridoru širokém 400m.

Podatelé s tímto návrhem nesouhlasí. Pokud by byly potřebné další plochy pro rozšíření biokoridoru, jak byl vymezen pozemkovými úpravami (o čemž podatelé pochybují), bylo možné je vyčlenit v požadované šíři právě již při pozemkových úpravách, tak, aby byly v maximální možné míře využity pozemky státu, kraje či obce Hlubočany a nebylo nutné zasahovat do práv soukromých vlastníků. Pokud takto při pozemkových úpravách nebylo postupováno, není možné rozšiřovat biokoridor na úkor vlastnických práv soukromých osob, a to v situaci, kdy už jsou vlastnické vztahy po pozemkových úpravách stabilizovány.

Je zřejmé, že obec Hlubočany již dříve disponovala informací, kudy povede zmiňovaný nadregionální biokoridor (pravděpodobně tuto informaci získala od Jihomoravského kraje) a do komplexních pozemkových úprav ho následně zapracovala. Kolem pozemků podatelů měla být původní šířka biokoridoru 40 m, ale z důvodu údajného nedostatku obecních pozemků se naprojektovalo 20 m a zbývajících 20 m mělo do budoucna podléhat možnosti vyvlastnění. Tuto informaci získali podatelé na zasedání obecního zastupitelstva obce Hlubočany, kterého se účastnili při příležitosti pořizování nového územního plánu obce.

Tvrzení Obce Hlubočany o nedostatku obecních pozemků se nezakládalo na pravdě, což bylo zřejmé i ze skutečnosti, že v rámci komplexních pozemkových úprav obec nechala přičlenit část pozemků ve svém vlastnictví k intravilánu obce a následně tyto pozemky územním plánem vymezila pro plochy bydlení. Další své pozemky obec pronajímá k zemědělské výrobě zemědělské společnosti. Výměra těchto obecních pozemků by přitom v plném rozsahu pokryla údajně potřebný rozsah výše uvedeného biokoridoru, tj. jeho šíři 40 metrů.

U těchto pozemků tedy obec upřednostnila svůj majetkový prospěch před zájmem na vytvoření biokoridoru. V případě, že by obec takový postup v minulosti nezvolila, nemuseli by se nyní podatelé domáhat svých práv touto cestou, jelikož by do jejich vlastnických práv zasahováno nebylo. Vzhledem k uvedenému však nemají jinou možnost.

Podatelé s ohledem na uvedené navrhují alternativní řešení namísto vybudování nadregionálního biokoridoru, které se jeví jako účelnější. Pokud by se v katastrálním území obce Hlubočany vytyčily všechny chybějící polní cesty, navržené a schválené komplexními pozemkovými úpravami, které jsou v současné době obhospodařovány v rámci velkých lánů zemědělskou společností, nepochybně by umožnily (ne–li zvýšily) dostatečnou propustnost krajiny pro veškeré organismy (včetně člověka). Kromě zvýšení propustnosti krajiny by polní cesty plnily funkci ochrannou (proti erozím) a funkci hospodářskou (rozšířila by se plocha pro pastvu zvěře, která by nemusela působit škodu na zemědělských plodinách).

Při vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH v rozšířené podobě tedy nebyl využit nejšetrnější ze způsobů, vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, jak požaduje výše citovaná judikatura NSS. Pozemky podatelů by tímto způsobem byly znehodnoceny a mimo jiné by se staly fakticky neprodejnými. Pokud by byl tedy biokoridor vymezen podle současného návrhu, byla by práva podatelů a práva dalších vlastníků pozemků v dané lokalitě dotčena v míře větší, než nezbytně nutné.

2. Procesní vady vymezení biokoridoru

Pravidla pro vymezování biokoridorů a biocenter stanovil NSS ve svém rozsudku ze dne 31.10. 2013, č. j. 7 Aos 3/2013– 30. NSS konstatoval, že vymezení a vytváření (realizace) systému ekologické stability probíhá v několika fázích. **Nejprve dochází k vymezení systému ekologické stability v plánu systému ekologické stability, který je schvalován v územně plánovací dokumentaci.** Poté jsou přijímány projekty k vytváření systému ekologické stability, pro něž je podkladem schválená územně plánovací dokumentace nebo plán systému ekologické stability. Vymezení místního, regionálního i nadregionálního systému ekologické stability stanoví orgány ochrany přírody v plánu systému ekologické stability (§ 2 odst. 1 vyhlášky č. 395/1992 Sb.). Plán systému ekologické stability je podkladem pro zpracování územně plánovací dokumentace (§ 2 odst. 3 citované vyhlášky). Plán systému ekologické

stability a projekt systému ekologické stability schvalují příslušné orgány územního plánování v územně plánovací dokumentaci nebo v územním rozhodnutí (§ 5 odst. 1 citované vyhlášky). Před schválením předkládá příslušný orgán ochrany přírody návrh plánu systému ekologické stability k posouzení a projednání dotčeným orgánům státní správy a účastníkům řízení (§ 5 odst. 2 citované vyhlášky).

Z odůvodnění návrhu ZÚRJMK nevyplývá, že by při vymezení nadregionálního biokoridoru K134MH byly tyto procesní i věcné požadavky podle výše uvedených ustanovení vyhlášky 395/1992 Sb. dodrženy, tedy že by proběhl řádný proces předložení a projednání návrhu plánu systému ekologické stability zakotvený podle § 5 vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Podatelé opětovně odkazují na výše citovaný rozsudek NSS ze dne 31. 10. 2013, č. j. 7 Aos 3/2013– 30, v němž se mj. uvádí, že *„Proces přijímání plánu systému ekologické stability není zcela odděleným procesem od procesu územního plánování. Teprve územně plánovací dokumentace (zde zásady územního rozvoje), do které je plán systému ekologické stability inkorporován, je konečným výstupem procesu vymezení systému ekologické stability. Plán systému ekologické stability tedy nelze napadnout samostatně. Případná pochybení při jeho přijímání je potřeba považovat za porušení zákonem stanoveného postupu pro přijímání územně plánovací dokumentace (zde zásad územního rozvoje – viz § 39 a násl. stavebního zákona z roku 2006).“*

Tuto připomínku podatelé opírají i o rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 17. 10. 2014, č. j. 66A 3/2014 –71, ve kterém se soud zabýval totožnou problematikou. Soud v této věci došel k závěru, že z napadeného opatření obecné povahy ani z předloženého správního spisu není zřejmé, zda ke stanovení plánu systému ekologické stability v daném případě došlo, resp. zda systém ekologické stability v územním plánu byl vymezen právě na základě tohoto plánu systému ekologické stability. Spisový materiál neobsahoval žádný dokument příslušného orgánu přírody a krajiny, který by bylo možné považovat za plán systému ekologické stability (dokument obsahující mapový zákres, tabulkovou a popisnou část a bližší odůvodnění existujících i navržených biocenter a biokoridorů) a ani ze samotného územního plánu nevyplývalo, že by plán systému ekologické stability byl podkladem pro vymezení systému ekologické stability v územním plánu. Stejně tak z územního plánu nebylo možné dovodit, zda příslušný orgán ochrany přírody a krajiny v souladu s ust. § 5 odst. 2 vyhlášky č. 395/1992 Sb. předložil návrh plánu systému ekologické stability k posouzení a projednání dotčeným orgánům státní správy a účastníkům řízení. **Vzhledem k tomu soud uzavřel, že opatření obecné povahy, resp. řízení předcházející jeho vydání, vykazuje takové vady procesního rázu, které mohly mít vliv na zákonnost té části územního plánu, kterou došlo k vymezení nadregionálního biokoridoru** (a lokálního biocentra) a **dospěl k závěru, že tato skutečnost je dostatečným důvodem pro zrušení této části územního plánu.**

3. Dílčí závěr

Z uvedených důvodů by bylo vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH v ZÚRJMK nezákonné, věcně nepodložené a v rozporu s principem proporcionality, jelikož by podatele bez dostatečného a legitimního důvodu omezovalo v jejich vlastnických právech, jakož i v právu na svobodné podnikání.

Podatelé proto požadují omezit šíři tohoto biokoridoru, případně nadregionální biokoridor K 134MH z návrhu ZÚR JMK zcela vypustit.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 212, požadující omezit šíři tohoto biokoridoru, případně nadregionální biokoridor K 134MH z návrhu ZÚR JMK zcela vypustit, **se nevyhovuje.**

K bodu 1 „Věcné vady a rozpor s požadavkem proporcionality“ uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.*“

Vytváření ÚSES jako vzájemně propojeného soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu [§ 3 odst. 1 písm. a) zákona o ochraně přírody a krajiny] je tedy veřejným zájmem; podílejí se na něm vlastníci, obce i stát.

K tvrzení, že návrh ZÚR nyní umožňuje opětovné rozšíření nadregionálního biokoridoru, je třeba k vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK objasnit následující:

Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna kritéria obsažená v metodických materiálech vymezování ÚSES od r. 1992, zejm. v "Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES" (Věstník MŽP 08/2012). V ZÚR JMK bylo tedy při vymezování ÚSES zohledněno pět metodicky neopomenutelných kritérií. Jedná se o kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů (princip zaručující reprezentaci příslušných biogeografických jednotek), kritérium nezbytných prostorových parametrů (princip naplnění minimálních požadavků na funkčnost, tzv. limitujících parametrů), kritérium prostorových vztahů (parametry sítě ÚSES), kritérium aktuálního stavu krajiny (princip zahrnutí existujících reprezentativních krajinných struktur do ÚSES) a kritérium společenských limitů a záměrů (princip optimalizace vymezení omezující kolize s dalšími společenskými zájmy nebo záměry využití krajiny). Způsob, jakým byla při prověření řešení ÚSES metodická kriteria uplatněna je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK, zejm. str. 201 a následující.

Šíře koridoru vymezovaného v měřítku 1: 100 000 v zásadách územního rozvoje umožňuje v navazující územně plánovací dokumentaci upřesnit vymezení biokoridoru v podrobnějším měřítku se znalostí místních stanovištních podmínek i s přihlédnutím k vlastnickým vztahům k pozemkům. Snahou projektantů ÚSES je vymezovat skladebné části ÚSES s přihlédnutím k vlastnictví státu, resp. nižších územně správních jednotek (kraj, obec), není to však ve všech lokalitách možné, jelikož vhodné podmínky pro vymezení NRBK jsou vázány na určité abiotické vlastnosti a ty nelze přemístit, neboť jsou vázány na geologický základ (podloží) dané oblasti. Na tyto podmínky jsou vázány konkrétní ekosystémy a biota, které vytvářejí biologický základ ÚSES. Vždy je snahou vymezovat ÚSES především na stejných typech potenciálních ekosystémů, aby jeden typ koridoru propojoval stejné ekosystémy a fungovala zde migrace nejen živočichů, ale také spor, pylů, semen, genetických informací a toků energie."

Konkrétní odborné důvody, proč je na území obce Hlubočany veden nadregionální biokoridor K 134MH jsou následující: Biokoridor K 134MH propojuje nadregionální biokoridor K 132 T vymezený na jihovýchodním úpatí Drahanské vrchoviny a nadregionální biocentrum č. 94 vymezené v prostoru Chřibů na území Zlínského kraje. Biokoridor reprezentuje typická mezofilní hájová stanoviště Prostějovského a Ždánicko–Litenčického bioregionu. Navržený koridor respektuje vymezení biokoridoru K 134MH podle Koordinačního dokumentu regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje, jako základního koordinačního oborového dokumentu orgánů ochrany přírody na území JMK.

Z hlediska metodologického bylo při vymezení biokoridoru K 134MH (resp. při vymezení koridoru pro umístění biokoridoru) uplatněno pět základních kritérií, jejichž naplnění je nezbytnou podmínkou při vymezování a upřesňování ÚSES. Jsou jimi nezbytná přírodní kritéria (spočívající v reprezentativnosti potenciálních ekosystémů a v jejich prostorových vazbách umožňujících naplnění ekologicko–stabilizační funkce), která zohledňují vymezení biokoridoru v rámci reprezentativních mezofilních hájových stanovišť výše zmíněných bioregionů. Další zpřesnění biokoridoru bylo provedeno uplatněním kritéria aktuálního stavu krajiny, kritéria společenských limitů a kritéria minimálních prostorových parametrů. Kritérium aktuálního stavu krajiny je v biokoridoru zohledněno zahrnutím stávajících ekologicky stabilních (existujících a funkčních) částí krajiny, které v tomto území představují izolované lesní komplexy s přirozenou nebo částečně pozměněnou dřevinnou skladbou. V okolí Hlubočan se jedná o lesní komplex u Terešova, dále pak ve směru k nadregionálnímu biocentru č. 94 (na území Zlínského kraje) to jsou lesní komplexy Litenčické pahorkatiny mezi Orlovicemi a Hvězdlicemi. Kritérium minimálních funkčních, zejména prostorových parametrů se uplatňuje prostřednictvím vložení biocenter regionálního významu, do nadregionálního biokoridoru, přičemž vzdálenost

mezi těmito vloženými biocentry nemůže v zájmu zajištění funkčnosti ÚSES přesáhnout 8 km. Lokalizace vložených biocenter regionálního významu dále závisí na členění území dle nižších biogeografických jednotek (biochor). Proto jsou do biokoridoru K 134MH na území JMK vložena biocentra RBC JM 23 Podbřežice, RBC 195 Terešov, RBC 196 Pavlovice a RBC 197 Oupaly. Koridor pro biokoridor K 134MH vymezený v návrhu ZÚR JMK je tedy průnikem a kombinací výše zmíněných kritérií uplatněných na přírodní a územní podmínky Prostějovského a Ždánicko – Litenčického bioregionu a jeho biochor.

K implementaci principu proporcionality nástroji územního plánování, v tomto případě při pořízení ZÚR JMK, uvádíme následující:

Ačkoliv je žádoucí plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES vymezovat tak, aby byly v maximální možné míře využity pozemky státu, krajů či obcí, nelze zcela podřídit vymezování ÚSES dostupnosti pozemků ve vlastnictví státu, kraje nebo obce tak, jak je v námitce požadováno. Vlastnické vztahy je možné zohlednit až při upřesňování územním plánem, kdy lze na základě dostupných podrobných informací o území volit v rámci předmětného koridoru vymezeného návrhem ZÚR JMK majetkoprávně dostupnější pozemek. Návrh ZÚR JMK proto vymezuje plochy a koridory pro ÚSES větší, než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES navržené v koncepčním oborovém podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny pro území Jihomoravského kraje. Návrh ZÚR JMK tudíž nevymezuje vlastní biokoridor K 134MH, ale koridor, v jehož rámci bude nadregionální biokoridor K 134MH umístěn, neboť jednoznačné umístění skladebných prvků ÚSES není v měřítku zásad územního rozvoje (1:100 000) dosažitelné. Pro vymezení terestrických biokoridorů regionálního a nadregionálního významu byl projektantem zvolen koridor o desetinásobku minimální šířky vlastního biokoridoru, tedy 400 m. Pro vymezení biokoridorů vázaných na vodní toky a jejich nivu byl zvolen pětinásobek minimální šířky biokoridoru, tedy celková šířka koridoru 200m. Užší koridor byl pro tento typ biokoridorů zvolen z důvodu jednoznačné návaznosti na vodní tok, oproti terestrickým biokoridorům, které takto jednoznačný přírodní prvek v krajině vymezen nemají. Vymezené koridory v těchto šířkách tedy vymezují územní prostor, kde je nutno v územním plánu vlastní biokoridor upřesnit (na šířku 40m), a to na základě metodických postupů, které jsou pro územně plánovací činnost oborově rozpracovány (např. Věstník MŽP 08/2012).

Koridor pro biokoridor K 134MH šířky 400 m v návrhu ZÚR JMK tak dává dostatečný prostor k tomu, aby v rámci tohoto koridoru bylo možné územním plánem zpřesnit nadregionální biokoridor nejen se zohledněním metodických zásad pro vymezování skladebných prvků ÚSES, ale i vlastnických vztahů a proporcionality při jeho vymezování. Povinnost územního plánu zpřesnit úkoly územního plánování v souvislostech a podrobnostech území obce v souladu se ZÚR vyplývá z ustanovení § 43 odst. 3 a § 54 odst. 5 stavebního zákona. Jen při větší podrobnosti územně plánovací dokumentace lze totiž vystihnout skutečné podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít. To znamená, že v rámci koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází k jeho upřesnění územními plány dotčených obcí (mezi které patří v tomto případě obec Hlubočany), tj. k vymezení koridoru na jednotlivé pozemky v minimální šíři 20, 40 nebo 50 m terestrických systémů podle typů cílových ekosystémů a s ohledem na funkčnost biokoridoru.

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu konkrétního územního celku. Nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí územní samosprávy by byly*

porušením ústavních zásad o dělbě moci.“

K “přirozeným migračním trasám“ podotýkáme, že vymezování ÚSES, a tedy s tím spojená migrační funkce biokoridoru, je založena na výrazně odlišném požadavku. Trasy biokoridorů jsou vymezeny podle metodického postupu, který zohledňuje 5 základních, převážně přírodních, kritérií. Na rozdíl od „migračních tras“ postihují biokoridory velmi širokou škálu organismů a přírodních společenstev v území. Migrační funkce biokoridoru je tedy chápána jako možnost migrace druhů rostlin a živočichů (např. entomofauna) po typických stanovištích pro dané území. Těchto 5 kritérií je od r. 1992 formulováno v metodických pomůckách, které jsou postupně ve vazbě na vyhl.395/92 a související legislativu aktualizovány. Posledním metodickým nástrojem, který systematicky řeší problematiku ÚSES je uveřejněn ve Věstníku MŽP č.08/2012. Doložení metodického postupu při vymezení ÚSES v ZÚR JMK je součástí textové části odůvodnění ZÚR.

Zmíněné metodické zásady vymezování ÚSES v ZÚR JMK se odrážejí i do zvolené proporcionality regulace. Metodické zásady vymezování a posléze upřesňování ÚSES v kontinuitě od r. 1992 uvádějí pro nadregionální biokoridor minimální šířku 40 m. Z tohoto důvodu, byl pro potřeby naplnění tohoto požadavku vymezen koridor v šíři 200 m pro terestrický typ biokoridoru. Důvodem je tedy poskytnout dostatečný prostor pro zohlednění místních specifik v území při upřesňování do územních plánů, které nejsou z koncepčního pohledu měřítka ZÚR zřejmé, ale neomezovat nad nezbytnou míru další území.

K připomínce vztahující se k nadregionálnímu biokoridoru K 134MH uvádíme vyjádření MŽP:

Ministerstvo životního prostředí, do jehož působnosti podle § 79 odst. 3 písm. a) zákona o ochraně přírody a krajiny spadá vymezování a hodnocení nadregionálního ÚSES uplatňované podle ustanovení § 79 odst. 3 písm. q) zmíněno zákona prostřednictvím stanovisek k zásadám územního rozvoje krajů, neshledává důvody, o které podatelé připomínky opírají požadavek „omezit šíři tohoto biokoridoru, případně nadregionální biokoridor K134MH z návrhu ZÚR zcela vypustit“, za relevantní.

Zásady územního rozvoje představují územně plánovací dokumentaci vyjadřující koncepci organizace území s ohledem na veřejné zájmy nadmístního významu, mezi které vytváření ÚSES jako spojité funkční sítě, především pro nadregionální úroveň, jednoznačně náleží. Směrové vedení nadregionálních biokoridorů (NR BK K 134MH nevyjímaje) znázorněné osou biokoridoru a tzv. „ochrannou zónou“ bylo navrženo již v roce 1996 Územně technickým podkladem Nadregionální a regionální ÚSES ČR (pořízeno MMR, MŽP) a na celém území ČR uplatněno v územně plánovací dokumentaci velkých územních celků, později krajů. Z tohoto hlediska je možné považovat vymezení NR BK K 134MH v k. ú. Hlubočany v hrubém měřítku v územně plánovacích podkladech za stabilizované.

Skutečnost, že v lokalitě, kde návrh ZÚR vymezuje nadregionální biokoridor K 134MH, existuje již v současné době biokoridor řešený komplexními pozemkovými úpravami, nemusí znamenat, že je tento biokoridor v rámci plánu společných zařízení vymezen v parametrech odpovídajících nadregionální úrovni biokoridoru. Vymezení koridoru v navržené šíři naopak umožňuje uvést do souladu výsledek komplexní pozemkové úpravy, územně plánovací dokumentaci obcí dotčených vymezením koridoru ÚSES i zajištění územních podmínek pro budoucí plně funkční biokoridor nadregionálního významu v odpovídajících funkčních, zejména prostorových parametrech.

Návrh vymezení ÚSES v územně plánovací dokumentaci (tzv. plán ÚSES) zpracovávají podle § 2 odst. 3 vyhlášky č. 395/1992 Sb. odborně způsobilé osoby, tedy osoby oprávněné k projektování ÚSES na základě autorizace udělované Českou komorou architektů. Požadavek na odbornou způsobilost vyplývá především ze složitosti problematiky vymezování ÚSES, která klade vysoké nároky na odborné znalosti biogeografie, ekologie krajiny, resp. geobotaniky a zoologie, ale zároveň na znalost procesu územního plánování podle příslušných právních předpisů a předpokládá schopnost uvažovat v širších, nejen územních souvislostech. MŽP neshledává tvrzení podatelů, že „nebyl využit nejšetrnější ze způsobů, vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli“, resp. že „biokoridor bylo možné vést jinou trasou a vymezit jej převážně na pozemcích ve vlastnictví státu, kraje a obce Hlubočany a nezasahovat do práv vlastníků pozemků, přes které je navrhovaná trasa biokoridoru vymezena v návrhu ZÚR“, za podložené, neboť se neopírá o alternativní návrh vymezení zohledňující širší územní souvislosti (tj. s přesahem nejen do bezprostředně sousedících katastrů) zpracovaný odborně způsobilou osobou.

Jak vyplývá z předchozího textu i ze stanoviska příslušného dotčeného orgánu, nelze koridor pro nadregionální biokoridor K 134MH ze ZÚR JMK vypustit (zejména z důvodu veřejného zájmu), i když může představovat zásah do práv podatelů. Nepřiměřenost zásahu do práv lze v rámci měřítka ZÚR JMK a šířky vymezovaného koridoru jen těžko dovozovat. Proto dle bodu (245) I. Návrhu ZÚR JMK je jedním z úkolů pro územní plánování

„vytvářet územní podmínky pro koordinaci skladebných částí ÚSES všech úrovní významnosti (nadregionální, regionální, lokální – místní) při jejich upřesňování a vymezování v územních plánech tak, aby byla dodržena návaznost a propojenost systému." To znamená, že úkolem pro územní plán je zpřesnění biokoridoru a stanovení podrobných podmínek pro využití území pro tento biokoridor. V měřítku územního plánu je už možné posoudit a stanovit míru zásahu do práv vlastníků a odůvodnit její přiměřenost. V podrobnosti ZÚR toto stanovit nelze.

K bodu 2 „Procesní vady vymezení biokoridoru" uvádíme následující:

Podatelé odkazují na rozsudek ze dne 17. 10. 2014 č. j. 66A 3/2014 – 71, kterým Krajský soud v Brně zrušil Územní plán Hlubočany v části vymezující nadregionální biokoridor a lokální biocentrum. Soud shledal, že územní plán obce Hlubočany nebyl ve vztahu k těmto plochám vydán zákonem stanoveným způsobem a že tyto vady jsou důvodem pro částečné zrušení opatření obecné povahy v této části. Dal tak zapravdu žalobci v tom, že uvedené prvky ÚSES nebyly v územním plánu (ÚP) vymezeny v souladu s ust. § 2 a 5 prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

V souvislosti s uvedeným vyvstal problém jak zákonně řešit vymezení ÚSES v ZÚR JMK. Pořizovatel i projektant ZÚR JMK si byli vědomi, že jde o dlouhodobě systémově neřešený problém, neboť vyhláška č. 395/1992 (ze dne 11. 06. 1992) je navázána na instituty územní generel a územně technické podklady, patřící mezi územně plánovací podklady a na instituty územní prognóza (ÚPG), územní plán (ÚPN), územní projekt (ÚPT) × velký územní celek (VÚC), sídelní útvar (SÚ) a zóna (Z) (tj. kategorie a stupně územně plánovací dokumentace) obsažené v zákoně č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, které již (kromě územního plánu) právně neexistují. Od 01. 01 .2007 platí totiž zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (nový stavební zákon), který změnil pojetí územního plánování, nastolil nové instituty a ukončil platnost institutů uvedených výše. Nebylo bráno v potaz, že předmětná ustanovení vyhlášky č. 395/1992 Sb. dosud nebyla novelizována a tudíž nekorespondují se zásadními změnami v české legislativě po roce 2006 v oblasti územního plánování a stavebního řádu. Z rozsudku vyplývá, že soud vyšel z gramatického výkladu zastaralého ustanovení § 2 a 5 prováděcí vyhlášky č. 395/1992 Sb.

Byť je výše uvedený rozsudek ojedinělý, lze jej ve vazbě na výše uvedené považovat za impulz, aby tento problém byl řešen systémově, a to novelou předmětné legislativy. Jde o řešení žádoucí, zejména protože za dané situace je zastaralé znění předmětných paragrafů překonáno aplikační praxí orgánů ochrany přírody a orgánů územního plánování podle metodického vedení MŽP a MMR, tj. na úrovni metodického výkladů ústředních orgánů státní správy. Stavební zákon ukládá však krajům pořídit ZÚR, proto Jihomoravský kraj nemohl s pořízením ZÚR JMK čekat na přijetí potřebné novely, neboť novela předmětné vyhlášky je věcí dlouhodobou. Z tohoto důvodů byla souběžně s iniciací systémového řešení problematika vymezování územního systému ekologické stability (ÚSES) v plánu územního systému ekologické stability (Plán ÚSES) a v územně plánovací dokumentaci (ÚPD), konzultována mezi orgány územního plánování a orgány ochrany přírody a krajiny, zejména k vymezování nadregionálních (NR) a regionálních (R) prvků ÚSES v zásadách územního rozvoje. Níže uvádíme dohodnuté základní principy/východiska pro řešení ÚSES v ZÚR JMK:

1. V případě ÚSES současná právní úprava rozlišuje mezi vymezením (§ 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a § 2 vyhlášky č. 395/1992 Sb.) a vytvářením (§ 59 zákona o ochraně přírody a krajiny a § 4 vyhlášky č. 395/1992 Sb.) systému ekologické stability. Vytvářením ÚSES se rozumí uskutečňování konkrétních záměrů (projektů) za účelem realizace koncepčních materiálů, jimiž došlo k vymezení ÚSES. Těmito koncepčními materiály jsou plány ÚSES, respektive územně plánovací dokumentace.
2. Vymezení a vytváření ÚSES probíhá v několika fázích. Nejprve dochází k vymezení ÚSES v plánu ÚSES (§ 2 odst. 1 vyhlášky č. 395/1992 Sb.), který je schvalován v územně plánovací dokumentaci. Poté jsou přijímány projekty k vytváření ÚSES, pro něž je podkladem schválená územně plánovací dokumentace nebo plán ÚSES (§ 4 odst. 2 vyhlášky č. 395/1992 Sb.). Ke schválení projektu dochází zpravidla v územním rozhodnutí. Na schválení projektu navazuje další fáze, kterou je již samotná realizace konkrétního projektu – provedení konkrétního opatření, jakým může být změna druhu pozemku, výsadba zeleně, založení remízu či vybudování protierozního opatření.
3. Proces přijímání plánu ÚSES není zcela odděleným procesem od procesu územního plánování. Teprve územně plánovací dokumentace (v tomto případě ZÚR), do které je plán ÚSES inkorporován, je konečným výstupem procesu vymezení systému ekologické stability.
4. S ohledem na to, že v průběhu soudního přezkumu procesu pořizování ÚPD soud ve spisovém materiálu

hledá dokument příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny, který by bylo možné považovat za návrh plánu územního systému ekologické stability (obsahující mapový zákres, tabulkovou a popisnou část a bližší odůvodnění existujících i navržených biocenter a biokoridorů), se zástupci orgánů územního plánování a orgánů ochrany přírody a krajiny shodli na tom, že při pořizování ZÚR JMK bude ve věci ÚSES postupováno s ohledem na platnou legislativu a v návaznosti na judikaturu týkající se ÚSES takto:

a) Za návrh Plánu ÚSES bude pořizovatel označovat Odvětvový podklad orgánů ochrany přírody JMK – Koncepční vymezení R a NR ÚSES, 2012, pořízený Jihomoravským krajem v dohodě s MŽP, NP Podyjí, CHKO na území JMK a AOPK (dále jen „návrh Plánu ÚSES“), v příloze č. 1 zadání ZÚR JMK označený jako podklad č. 238. Návrh Plánu ÚSES vychází z Generelu regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje, AGERIS, s.r.o., Brno, 2003, v příloze č. 1 zadání ZÚR JMK označený jako podklad č. 12.

b) Návrh plánu ÚSES bude v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání doplněn tak, aby svým obsahem odpovídal vyhlášce č. 395/1992 Sb. Ve veřejném projednání bude dopracovaný návrh plánu ÚSES projednán s dotčenými orgány a veřejností.

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) rovněž zastává názor, že kromě individuálního řešení ÚSES v ZÚR JMK je výše uvedený problém potřeba řešit společně (MMR a MŽP) a to systémově pro celou ČR. MMR se k formě ÚSES v ZÚR vyjádřilo následovně:

1. Pro vymezení ÚSES v ZÚR je třeba využít standardních obsahových nástrojů ZÚR. To znamená, že pro nadregionální a regionální biokoridory jsou v ZÚR vymezovány koridory (§ 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona, příloha č. 4 bod I. odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 500/2006 Sb.) a pro nadregionální a regionální biocentra jsou vymezovány plochy nadmístního, případně celostátního významu (§ 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona, příloha č. 4 bod I. odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 500/2006 Sb.).
2. Plocha koridoru územně vymezuje prostor, ve kterém je v navazující ÚPD vymezení koridoru upřesňováno. Upřesněný koridor nesmí z prostoru vymezeného v ZÚR vybočit. „Liniový“ způsob vymezení koridoru pro ÚSES, který předpokládá oscilaci upřesňovaného koridoru v navazující ÚPD okolo takto vymezené linie je z hlediska platného stavebního zákona nepřípustný.

Vyjádření MŽP k předmětnému koridoru je uvedeno výše.

K odbornému dokumentu Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území jihomoravského kraje z roku 2012“, který je dle materiální podstaty věci (tj. de facto) plánem ÚSES pro Jihomoravský kraj zdůrazňujeme následující:

Plochy a koridory pro záměry ÚSES nadmístního významu, kterými jsou v případě ÚSES biocentra a biokoridory nadregionální (NR) a regionální (R) úrovně byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím odborných podkladů resortu životního prostředí, zejména podkladem orgánů ochrany přírody JMK „Koncepční vymezení R a NR ÚSES pro území jihomoravského kraje z roku 2012“. Předmětný dokument je pro ZÚR JMK odborným podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vymezování skladebných částí ÚSES. Projektantem ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992. Cílem zohlednění řešení ÚSES v těchto dokumentacích bylo promítnout již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES do ZÚR JMK. Podrobně je koncepce ÚSES v ZÚR JMK popsána v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK, str. 196 a následující.

K bodu 3. Dílčí závěr uvádíme následující:

Z výše uvedeného vyplývá, že dílčí závěr podatele tvrdící, že vymezení nadregionálního biokoridoru K 134MH v ZÚR JMK by bylo nezákonné, věcně nepodložené a v rozporu s principem proporcionality, je nesprávný.

K tvrzení, že by bez dostatečného a legitimního důvodu omezovalo jejich vlastnická práva, jakož i právo na svobodné podnikání, tj. k otázce nepřiměřenosti zásahu ZÚR JMK do práv vlastníků nemovitostí v návaznosti na výše uvedené uvádíme následující:

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání

území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy.*

Pořadí	**213**	Pořadí původní	**P 1256–01**
Téma		**ÚSES**	
Téma – jiné			

Připomínka č. 213

Vymezení území dotčeného připomínkou

p.č. xxxx/xx, p.č. xxxx/xx v KÚ Dolní Věstonice u nádrží vodního díla Nové Mlýny

Obsah připomínky

NESOUHLAS s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N přes naše pozemky p.č. xxxx/xx a xxxx/xx v KÚ Dolní Věstonice.

Odůvodnění připomínky

RNDr. Miroslav Hájek, GeoVision, s.r.o., Částkova 1977/73, 326 00Plzeň, byl pověřen vypracováním „Revize vymezení nadregionálního ÚSES v lokalitě nádrží Nové Mlýny a variantní návrh vymezení.“ Jeho závěry jsou však možné pouze v případě snížení hladiny vodního díla. Toto však není v ZÚR JMK uvedeno a tím pádem ani projednáno s příslušnými orgány – ministerstvo, vodoprávní úřad, správce vodního díla – Povodí Moravy s.p. Již nyní je j naše parcela p.č. xxxx/xx částečně zatopena vodou vodního díla Nové Mlýny. Nemáme kam biokoridoru dalších 40 metrů ustoupit. Je tu strmý břeh a nad ním je krajská silnice. Nivní biokoridor je pro nás nepřijatelný a dle výše uvedeného technicky nemožný. Naše pozemky určené k rekreaci se tím znehodnocují.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 213, nesouhlasící s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N přes pozemky p.č. xxxx/xx a xxxx/xx v KÚ Dolní Věstonice, **se nevyhovuje.**

K nesouhlasu podatelky s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát*.“

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve

které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

ZÚR JMK tudíž nevymezuje vlastní biokoridor K 161 (větve N–nivní a V–vodní), ale koridor, v jehož rámci bude nadregionální biokoridor K 161N a K161V upřesňován, neboť jednoznačné umístění skladebných prvků ÚSES není v měřítku zásad územního rozvoje (1:100 000) dosažitelné. Předmětné koridory v návrhu ZÚR JMK tak dávají dostatečný prostor k tomu, aby v rámci tohoto koridoru bylo možné územním plánem zpřesnit nadregionální biokoridor nejen se zohledněním metodických zásad pro vymezování skladebných prvků ÚSES, ale i vlastnických vztahů a proporcionality při jeho vymezování. To znamená, že v rámci koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází k jeho upřesnění územními plány dotčených obcí, tj. k vymezení koridoru podle typů cílových ekosystému a s ohledem na konkrétní podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a funkčnost biokoridoru a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít.

V tomto konkrétním případě je koridor pro K 161 v návrhu ZÚR JMK územně vymezen v různých šířkách, přičemž část koridoru pro K 161N má šířku 400 m, část koridoru pro K 161V má část šířku 200 m a část v úseku novomlýnských nádrží má šířku proměnlivou, a to v rozsahu vodní zátopy. ZÚR JMK se skládají z textové a grafické části, která tvoří jeden celek. Proto je třeba slovní informace obsažené v textové části propojit s grafickými informacemi znázorňujícími koncepční vymezení koridoru v konkrétním území, a to ve výkresech grafické části. Způsob řešení ÚSES v ZÚR JMK je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK.

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES (tj. včetně NRBK K 161N) ZÚR JMK stanovují požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování v bodě (264) textové části návrhu ZÚR JMK.

Ke studii „Revize vymezení nadregionálního ÚSES v lokalitě nádrží Nové Mlýny a variantní návrh vymezení“ uvádíme následující:

Studie je odborným podkladem pořízeným Ministerstvem životního prostředí (MŽP). Účelem studie bylo prověřit z odborného hlediska koncepci vymezení NRBK K 161 (a to jak větve V–vodní, tak větve N–nivní). Studie prokázala opodstatněnost vymezení biokoridoru podél jižního břehu Novomlýnské nádrže. Koncepční řešení nadregionálního biokoridoru K 161 bylo zohledněno postupem podle stavebního zákona (viz výše) v ZÚR JMK. V studii jsou uvedeny dva závěry (na str.3 a 4), ve kterých je uvedeno, že *vzhledem k aktuální výšce zátopy jsou ekologicko–stabilizační funkce biokoridorů nivního typu výrazně omezeny a na některých místech až narušeny (přerušeny). Nejjednodušším řešením k nápravě tohoto nepříznivého stavu … je snížení hladiny VN.*“ atd… jde tedy o jedno z možných řešení.

K tvrzení podatelky *„Jeho závěry jsou však možné pouze v případě snížení hladiny vodního díla.“* Uvádíme, že názor je vytržen z kontextu díla. Z hlediska objektivity citujeme z kapitoly 5 „Závěry a navrhovaná opatření“ předmětné studie následující: *„…Detailní vymezení NRBK K 161 se zaměřilo především na variantní vymezení skladebných částí nivního biokoridoru podél pravého břehu VN, jehož ekostabilizační funkce jsou částečně omezeny až přerušeny příliš vysokou hladinou v Novomlýnských nádržích. Na Dolní (Novomlýnské) nádrži je nivní NRBK také v kolizi s rozvojovými záměry obcí na rekreační využití této části VN, a proto byly právě v této problémové části NRBK zpracovány* ***2 varianty vymezení*** *<u>pro společenstva kombinovaná</u> (hygrofilní až teplomilná doubravní) a pouze pro <u>společenstva mokřadní</u> (hygrofilní). Druhá, mokřadní varianta představuje zcela minimalizovanou variantu vymezení skladebných částí předmětného NRBK. Žádná z variant však nebude realizovatelná za současného stavu zátopy Novomlýnských nádrží.* ***Pro obnovení ekostabilizačních funkcí NRBK K161N se navrhuje snížení hladiny NMN minimálně na kótu 169,5 m n.m****.*

Realizace varianty mezi Pavlovem a Dolními Věstonicemi bude však vyžadovat zpracování podrobnějšího projektu ÚSES se zohledněním hladiny Dolní nádrže, bývalého koryta řeky Dyje a způsobu vybudování ploch pro vložené(–á) LBC, která jsou nyní umístěna do zátopy (nutno koordinovat s regulačními plány zón). Tato kompromisní varianta byla již navržena v rámci projektu ekologizace Střední (Věstonické) nádrže realizované v létech 1996–2001. Výsledky tohoto opatření včetně vyvolaných změn vegetace při jeho realizaci byly publikovány v odborném tisku (viz Seznam použité literatury: Packová, maděra 2005).“ Z citace je zřejmé, že autor se zabýval i jinými možnými řešeními.

K názoru podatelky, že *biokoridoru nemá, kam dalších 40 m ustoupit*, *nivní biokoridor je nepřijatelný*

a technicky nemožný, atd. a k tvrzení *„Naše pozemky určené k rekreaci se tím znehodnocují.“*, uvádíme následující:

Obec Dolní Věstonice má platný územní plán, který nabyl účinnosti 24.04.2009. Dále také regulační plán „Dolní Věstonice, plocha rekreace rodinné RI5“, který nabyl účinnosti dne 27.09.2013a který jednoznačně vymezil pozemky, které jsou a které nejsou součástí předmětného nadregionálního biokoridoru.

V tomto konkrétním případě je řešení biokoridoru K 161N v územním plánu Dolních Věstonic a v regulačním plánu „Dolní Věstonice, plocha rekreace rodinné RI5“ v souladu s řešením obsaženým v návrhu ZÚR JMK. Vymezení předmětného nadregionálního biokoridoru obsažené v grafické části ÚP Dolní Věstonice územně nevybočuje z koridoru pro nadregionální biokoridor K 161 N vymezeného návrhem ZÚR JMK. Znamená to, že návrh ZÚR JMK nyní ani do budoucna nijak nemění v současné době platné podmínky využití (hlavní využití, přípustné využití, podmíněně přípustné využití a nepřípustné využití) stanovené výše uvedeným ÚP Dolní Věstonice pro předmětnou plochu RI5 a ani nemění podmínky pro využití pozemků stanovené výše uvedeným regulačním plánem pro pozemky RI a ZZ.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením koridoru pro NRBK K 161N v ZÚR JMK nedochází k žádnému znehodnocení pozemků určených k rekreaci, jak je v připomínce uvedeno.

Pořadí	**214**	Pořadí původní	**P 1252–01**
Téma		ÚSES	
Téma – jiné			

Připomínka č. 214

Námitka – Nesouhlas s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N přes pozemky p.č. xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxxx/xx, xxxx. Ráda bych věděla dopady biokoridoru a případné omezení či následky na mé výše uvedené pozemky, na kterých provádím podnikatelskou činnost. – Oprava parcel

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 214, nesouhlasící s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N přes pozemky p.č. xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxx/xx, xxxx/xx, xxxx, **se nevyhovuje.**

K nesouhlasu s vedením nadregionálního biokoridoru K 161N uvádíme následující:

Vymezením skladebných prvků nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (ÚSES) pro území Jihomoravského kraje ve vydaných ZÚR JMK dojde k naplnění § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), citace: *„Vymezení systému ekologické stability, zajišťujícího uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivé působení na okolní méně stabilní části krajiny vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny stanoví a provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství. Ochrana ÚSES je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ, jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát*.“

K vymezování ploch a koridorů pro ÚSES nadregionální a regionální úrovně v návrhu ZÚR JMK je potřeba objasnit následující: Návrh ZÚR JMK vymezuje plochy a koridory větší než jsou vlastní biocentra a biokoridory ÚSES. Důvodem je umožnění upřesnění prvků ÚSES v územních plánech s využitím znalostí místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Plochy pro biocentra a koridory pro biokoridory tedy nevymezují vlastní biocentrum/biokoridor, ale plochu/koridor, ve které je nutno biocentrum/biokoridor v územním plánu upřesnit. Dalším důvodem je, aby při upřesňování bylo zajištěno dodržení metodických principů vymezování ÚSES a to z hlediska systémového vymezení, nezbytných prostorových parametrů a principu reprezentativnosti skladebné části ÚSES. Výše uvedené je důvodem, proč plochu/koridor vymezené návrhem ZÚR JMK nelze ztotožňovat s vymezením vlastního biocentra/biokoridoru.

ZÚR JMK tudíž nevymezuje vlastní biokoridor K 161 (větve N–nivní a V–vodní), ale koridor, v jehož rámci bude nadregionální biokoridor K 161N a K161V upřesňován, neboť jednoznačné umístění skladebných prvků ÚSES

není v měřítku zásad územního rozvoje (1:100 000) dosažitelné. Předmětné koridory v návrhu ZÚR JMK tak dávají dostatečný prostor k tomu, aby v rámci tohoto koridoru bylo možné územním plánem zpřesnit nadregionální biokoridor nejen se zohledněním metodických zásad pro vymezování skladebných prvků ÚSES, ale i vlastnických vztahů a proporcionality při jeho vymezování. To znamená, že v rámci koridoru vymezeného zásadami územního rozvoje pak následně dochází k jeho upřesnění územními plány dotčených obcí, tj. k vymezení koridoru podle typů cílových ekosystému a s ohledem na konkrétní podmínky v území (např. konfiguraci terénu, stanovištní podmínky, …) a funkčnost biokoridoru a při návrhu skladebných prvků ÚSES je využít.

V tomto konkrétním případě je koridor pro K 161 v návrhu ZÚR JMK územně vymezen v různých šířkách, přičemž část koridoru pro K 161N má šířku 400 m, část koridoru pro K 161V má část šířku 200 m a část v úseku novomlýnských nádrží má šířku proměnlivou, a to v rozsahu vodní zátopy. ZÚR JMK se skládají z textové a grafické části, která tvoří jeden celek. Proto je třeba slovní informace obsažené v textové části propojit s grafickými informacemi znázorňujícími koncepční vymezení koridoru v konkrétním území, a to ve výkresech grafické části. Způsob řešení ÚSES v ZÚR JMK je podrobně popsán v textové části (k bodům 262 – 264) kapitoly G.4.3 Odůvodnění ZÚR JMK.

K dotazu podatelky na *„dopady biokoridoru a případné omezení či následky na mé výše uvedené pozemky, na kterých provádím podnikatelskou činnost*“ uvádíme, že pro plánování a usměrňování územního rozvoje v plochách a koridorech nadregionálního a regionálního ÚSES (tj. včetně NRBK K 161N) ZÚR JMK stanovují požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování v bodě (264) textové části návrhu ZÚR JMK.

Pořadí	**215**	Pořadí původní	**P 0796–02**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 215

Posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší

Odůvodnění:

V oblasti Troubska jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, specificky z hlediska polétavého prachu (PM10 – počet dnů překročení). Problémy jsou i s celoroční koncentrací PM2,5 a benzo(a)pyrenem. Připomínka tedy napadá vydané stanovisko SEA.

Limit je stanoven zákonem nikoli jako nějaká mírná hodnota znečištění, ale jako hodnota, která se pokládá za maximálně přípustnou zákonem. Pokud dojde k překročení maximálně přípustné hodnoty, tedy limitu dle zákona, jedná se o závažný stav rozporu se zákonem, což žádný úředník ani Člen samosprávných orgánů nesmí tolerovat.

Imisní limity a povolený počet jejich překročení za kalendářní rok stanovuje Příloha č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., zákona o ovzduší. Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení v části 1 této Přílohy jednoznačně uvádějí jako nezávislé limity limit pro maximální koncentraci částic polétavého prachu PM10 v ročním průměru 40 ug.m–3 a limit pro maximální koncentraci částic polétavého prachu PM10 v denním průměru 50 ug.m–3 s maximem 35 dni za kalendářní rok. Ani jeden z těchto limitů nesmí být překročen. Pokud dojde k překročení kteréhokoliv z těchto dvou zákonem daných limitů nebo některého z řady dalších zákonem daných limitů (např. pro Oxid siřičitý, Oxid dusičitý, Oxid uhelnatý, Benzen, částice polétavého prachu frakce PM2,5 nebo olovo) došlo ke stavu, že ovzduší je nadlimitně znečištěno a jedná se tedy o stav, který je v rozporu se zákonem.

To, že nejedná o jakkoliv tolerovatelná překročení limitů, ale o překračování opakovaná a velmi významná dokládají i data Českého hydrometeorologického ústavu dostupná na www.chmi.cz. Podle těchto dat např. překročený limit byl 24 hodinových koncentrací PM10 zaznamenán už v roce 1987 v Tuřanech, a to celkem 46 x. Naposledy pak v roce 2014 na stanici Lány, a to 51 x. Celkem v uvedených letech došlo k překročení ročního

limitu celkem13x.

K datům CHMI je vhodné poznamenat, že pokud stanice neměřila dostatečný počet dnů, pak sice mohlo dojít k překročení limitu pro maximální denní koncentraci více než 35x za rok, ale data jsou neúplná, takže v některých případech tento stav nelze prokázat. Proto některé roky nejsou v tabulce na stránkách ČHMI vyhodnoceny jako překročení limitů. Není tedy vyloučeno, že skutečný stav ovzduší je v ještě v horším stavu, než ČHMI uvádí.

Také mohou nastat obzvlášť příznivé rozptylové podmínky, kdy v některém období roku, kdy se jinak problémy se znečištěním ovzduší vyskytují, k překročení denních limitů nedojde. Taková situace nastala např. v roce 2015, kdy v první polovině roku došlo k běžně očekávaným 25 dnům s překročení denního limitu, ale v druhé polovině roku pouze k 8 nadlimitním dnům. Je celkem jednoduché vysvětlit tento jev. Druhá polovina roku 2015 byla zcela mimořádně teplotně nadnormální s podmínkami typickými pro období, kdy jsou rozptylové podmínky takové, že nadlimitní znečištění nevzniká, tj. podobnými jako v období duben – září. Rok 2015 byl podle Světové meteorologické organizace nejteplejším od roku 1850, co se vedou světové záznamy. Podle ještě delších záznamů v ČR byl podle ČHMÚ rok 2015 společně s rokem předchozím nejteplejší od roku 1775, (tedy za 240 let) odkdy se průměry sledují.

Je tedy liché usuzovat, že pokles počtu nadlimitních dnů, ostatně pouze na 94 % limitu, je způsoben nějakým trendem zlepšování kvality ovzduší vázaným na nějaká v JMK aplikovaná opatření. Zjevně tomu tak není a zázraky se nedějí. Bez konkrétních opatření v ČR nemůže dojít k dlouhodobé změně stavu znečištění ovzduší ve sledovaném území.

Ostatně hned v dalším půlroce, od 1. ledna 2016, došlo na stanici Lány (k 1. 6. 2016) k 18 dnům překročení.

Situace s nadlimitním znečištěním v Troubsku a Bosonohách se tedy nijak viditelně nebo prokazatelně nezlepšuje, jen dochází cyklicky k letům, kde rozptylové podmínky jsou tak příznivé, že k překročení limitů PM10 nedojde.

Ještě je možné dodat, že modelování rozložení znečištění je obtížné i z důvodu malého počtu měřících stanic. Nicméně i modely ČHMÚ v letech, kdy rozptylové podmínky nejsou obzvlášť příznivé, ukazují velmi plošně rozsáhlé oblasti, kde je znečištění nadlimitní.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 215, posouzení SEA je chybné, neb chybně popisuje stav území a bagatelizuje překročené zákonné limity znečištění ovzduší, **se nevyhovuje**.

K nápravě protiprávního stavu v obci Troubsko uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

Vyhodnocení dokumentace SEA konstatuje překračování imisních limitů v oblasti Troubska. Podle těchto dat existovalo v centrální oblasti Jihomoravského kraje větší území s překračováním limitů, které okrajově zasahovalo i do prostoru Troubska. Překračování limitů se týká suspendovaných částic PM10 a benzo(a)pyrenu. Uvedené skutečnosti jsou v dokumentaci SEA zohledněny. V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně.

V předmětném území dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace

SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

V roce 2013byl na území Troubska překročen limit pouze pro benzo(a)pyren, a to jen ve východním cípu obce, limit pro PM10 překročen nebyl. V roce 2014 nebyl na území Troubska překročen žádný imisní limit. Také podle pětiletých průměrů za roky 2009 – 2014 není na území Troubska překročen imisní limit PM10 a imisní limit pro benzo(a)pyren je překročen jen velmi mírně (o 1 %) a jen v jednom místě.

Jak je patrné, dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení. Nelze tedy v žádném případě říci, že dokumentace SEA bagatelizuje překračování imisních limitů v této lokalitě.

Posouzení SEA obsahuje údaje o stavu území odpovídající době zpracování vyhodnocení ZÚR JMK.

Dodáváme, že stanice Brno – Lány je umístěna v podstatně více zatížené části Brna, resp. v území s mnohem vyšší koncentrací zdrojů emisí, než by odpovídalo oblasti Troubska atd.

Intenzity dopravy na dálnici D1 jsou v prostoru Bohunic podstatně vyšší (58,9 tis. voz./den – stav v roce 2010) než u Troubska a Bosonoh (45,7 tis. voz./den), nemluvě o blízkosti další silně zatížené komunikace silnice č. 52 (28 tis. voz/den).

Z tohoto hlediska by byla více reprezentativní stanice Tuřany, která je umístěna sice ve větší vzdálenosti, ale v charakterově podobnější lokalitě. Na této stanici byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou.

Nicméně ještě vhodnější je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Z mapování je zřejmé, že přinejmenším v posledních dvou letech nebylo překročení limitu v předmětné oblasti zaznamenáno vůbec a i při použití 5letého průměru bylo překročení zaznamenáno jen v jediném bodě: na okraji Troubska, kde byl překročen limit pro benzo(a)pyren o 1 % (tj. 1,01 ng.m^{-3}).

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

V souhrnu je tak nutno konstatovat, že:

- současné znečištění ovzduší v území nepřekračuje stanovené limity a nebrání tedy umístění nových záměrů. Není však zřejmé, zda tomu tak bude i v součtu s novými záměry.
- u hluku pravděpodobně existuje možnost technické ochrany obyvatel před hlukem z dopravy na úroveň limitů, toto je však nutno potvrdit na základě detailní studie
- dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes

oblast Bosonohy, Troubsko a Ostopovice je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutno zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, totiž většina dopravy ve směru sever–jih bude nadále realizována přes tento prostor, ale po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Překračování imisních limitů v Bohunicích, které je prezentováno v této připomínce, je naopak silným argumentem pro odlehčení dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora).“*

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti.“* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti.“* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí.“* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.“*

Pořadí	**216**	Pořadí původní	**P 0796–03**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 216

Vydané stanovisko MŽP a posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešeni páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast Troubska. V uvažované lokalitě není a zjevně nebylo provedeno řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů současných i budoucích plánovaných koncepci nebo záměrů na zdraví obyvatel ve vzájemném působeni a souvislostech.

Odůvodnění:

To, že v oblasti Troubska jsou navrhovány pouze územní rezervy pro R43, MÚK R43 x D1 x JZ tangenty a JZ tangentu nezbavilo posuzovatele SEA povinnosti posoudit vlivy řešení v ZÚR na oblast Troubska. Celé dopravní řešení v ZÚR s koncentraci dálkové tranzitní dopravy do oblasti Brněnské aglomerace (a odmítnutí koncepce odvedení této dopravy z Brněnské aglomerace) má jednoznačně za následek další narůstání dopravy v celé aglomeraci a nárůst negativních vlivů (včetně zhoršování situace s již dlouhodobě překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší), což nelze aprobovat. Posuzovatel SEA měl tyto problémy detailně posoudit. Pro návrh ZÚR tedy nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Důrazně připomínkujeme, že v uvažované lokalitě není a nebylo provedeno řádné posouzení synergických a kumulativních vlivů současných i budoucích plánovaných koncepci nebo záměrů na zdraví obyvatel ve vzájemném působení a souvislostech.

V obci, v ulici Jihlavská v Troubsku v úseku zač. obytné zástavby–Polní, je již nyní překročen hluk – a dokonce nelze ani uplatnit režim tolerovatelné staré hlukové zátěže, protože se hlučnost v chráněných venkovních prostorech staveb v roce 2015 ve srovnání s rokem 2000 zhoršila. Krajskou hygienickou stanici JMK je vydána hluková výjimka, viz Rozhodnutí o časově omezeném povolení do 31.12.2020 včetně, čj. KHSJM 15855/2016/BM/HOK ze dne 11.4.2016

Je překročen i polétavý prach, viz bod 2. Naší připomínky.

Tím spíše je třeba posoudit vliv na zdraví obyvatel koncepcí a záměrů křížení rozšířené D1 x R52 (resp. JZT) x R43, a výhledového koridoru nového silničního tahu Ořechov – Střelice – Troubsko – Bosonohy. Vzniknou zde v těsném sousedství u obytné zástavby tři mosty –1) křížení dálnic rozšířené D1 x R52 (resp. JZT) x R43, 2) křížení R52 s dvoukolejnou železniční tratí Brno – Střelice, 3) křížení nové výhledové komunikace s dálnicí R52 {resp. JZT). Obyvatelé obce Troubsko tedy mají důvodné velmi vážné obavy o zdraví své a svých blízkých, protože se bude jednoznačně jednat o neodstranitelnou masu hluku z těchto nových silnic a nových tří mohutných mostních těles.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 216, vydané stanovisko MŽP a posouzení SEA je chybné, neb neobsahuje posouzení vlivu navrhovaného řešení páteřní silniční infrastruktury v ZÚR na oblast Troubska, **se nevyhovuje**.

Podatel se domnívá, že v oblasti Troubska jsou navrhovány pouze územní rezervy. K tomu uvádíme: Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro

přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

K hypotéze podatele, že řešení v ZÚR koncentruje dálkovou tranzitní dopravu do oblasti Brněnské aglomerace, je nutné představit návrh ZÚR z hlediska silniční dopravy:

ZÚR navrhují páteřní silniční síť ve východní části území Jihomoravského kraje v návaznosti na Zlínský a Moravskoslezský kraj koridor pro dálnici D55, na západním okraji kraje koridor pro silnici I/38 (dle PÚR ČR dopravní propojení S8) s vazbou na Jihlavu a dálnici D1, zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a zkapacitnění a kvalitní propojení na Rakousko koridorem pro dálnici D52. Pro napojení D52 do Brna je navržen koridor dálnice D52/JT, který propojuje stávající D52 s dálnicí D2 a odvádí tak část dopravy ze stávající silnice I/52 a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a jižní částí Brna. Dále navrhují dálnici D43, která je pro řešení dopravy potřebná. (Její řešení formou územní rezervy je zvoleno z důvodu nutného prověření vedoucí k výběru efektivnější varianty).

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje", která prověřovala koncepční scénáře uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje. Rámcovým srovnáním koncepčních scénářů silniční sítě B „Rozvojový – studie Strnad" a C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě" z hlediska chování tranzitní dopravy bylo zjištěno, že uspořádání silniční sítě v kraji nemá vliv na počty vozidel vjíždějících do kraje. Počet vozidel na kordonu kraje (tis. voz./24 hod.) je pro scénář B 198 tis. vozidel a pro scénář C 200 tis. vozidel.

V koncepčním scénáři silniční sítě B je na kordonu jádra aglomerace o 12 tis. vozidel méně než ve scénáři C t.j. o **3%.** Při nejnepříznivější hypotéze, kdyby šlo výhradně o vozidla tranzitující, je to ve scénáři C navíc 6 tis. vozidel soustředěných na dálnice, z toho cca 1.5 tis. těžkých (byla by zachycena na kordonu 2x – 1x na vjezdu + 1 x na výjezdu). Z toho je zřejmé, že uspořádání silniční sítě v kraji má minimální vliv na počty vozidel přijíždějící do jádra aglomerace.

Nelze tedy tvrdit, že návrh ZÚR JMK soustřeďuje dálkovou tranzitní dopravu do jádra kraje, ba naopak podporuje ta řešení, která povedou ke snížení imisní zátěže v dnes již zatížených územích.

K stávající hlukové zátěži uvádíme, že v kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole

6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“. Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž v souladu s přílohou stavebního zákona vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: „*Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.*

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.“

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „*Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:*

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“.

V návrhu ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, která podrobně prověří řešení v problematickém území. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro dálnici D43 a JZT, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK.

K vymezení územních rezerv uvádíme, že podle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost, je popsána na základě principu předběžné opatrnosti ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr.

V textové části ZÚR JMK II. Odůvodnění je v kap. G.9. „Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií" je uvedeno cit.:

„K podpoře neodkladného zahájení prací na územní studii s cílem stabilizace invariantního řešení navrhované koncepce dopravní infrastruktury pro následnou aktualizaci ZÚR JMK a možné zahájení projektové a realizační přípravy dopravních staveb, ZÚR JMK uvádí předpokládaný harmonogram pořízení územní studie. Tento je současně požadavkem MŽP ČR v jeho stanovisku k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona:

- *zadání územní studie: do termínu vydání ZÚR JMK;*
- *výběr projektanta: 6 – 12 měsíců;*
- *vypracování územní studie: 12 – 15 měsíců.*

Pořadí	**217**	Pořadí původní	**P 001**
Téma		Doprava cyklistická	
Téma – jiné			

Připomínka č. 217

Na základě Vašeho projektu Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje mám následující poznatky a doporučení. (Týká se oblasti Vyškovského okresu). 1. D.1.8. Cyklistická doprava – EuroVelo 9 – Jantarová stezka.

Koncepce cyklistické dopravy Jihomoravského kraje je součástí multimodálního dopravního systému kraje, republiky a dálkových tras EuroVelo. ZÚR JMK vytváří předpoklady pro systémovou podporu a rozvoj infrastruktury a podmínek pro každodenní cyklistickou dopravu na kratší vzdálenosti a pro rekreační cyklistickou dopravu, atraktivní pro zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace. – EuroVelo 9 – Jantarová stezka

V této oblasti je situace cyklostezek celkem dobrá. Ovšem rapidní nedostatek je v propojení cyklostezkou okresní město Vyškov – průmyslová zóna – Pustiměř – stezka Melicko. Tato souvisí navíc i s cyklodopravou do Průmyslové zóny a využitelností pro sportovní vyžití. Tato věc se řeší na OU Pustiměř již cca 10 roků a nic se neděje. Přitom pozemky ke stezce jsou v majetku obce Pustiměř. Připomínka je ovšem směrovaná v první řadě na souvislost budování nového železničního koridoru Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov), která by tuto věc mohla de facto znemožnit. Myslím, že by proto bylo záhodno ve spolupráci s MÚ – Vyškov a OU Pustiměř projednat trasu a provedení cyklostezky a toto řešit v návaznosti na projekt trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje a to z pohledu křížení stezky a případného podjezdu či přemostění. (Nakonec by se jednalo i o přechod pro pěší). Stejně bude nutno toto řešit i z pohledu křížení trati se silnicí Vyškov– Prostějov. Mohlo by se tedy k tomuto při projektu přihlížet. (Náklady nemusejí být vysoké. Event. postačí tubusy jako při podjezdu dálnice E 462 – 46 Věřím, že tuto připomínku vezmete do úvahy a tím se předejde případným budoucím disproporcím.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 217, požadující řešení trasy cyklostezky a křížení cyklostezky s tratí č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov), **se nevyhovuje**

Zásady územního rozvoje vymezují koridory nadmístního významu, přičemž vycházejí zejména z platných

oborových podkladů, krajských koncepcí, záměrů orgánů veřejné správy a vlastníků infrastruktury.

ZÚR JMK navrhují dálkové cyklistické koridory EuroVelo, mezinárodní a krajské cyklistické koridory formou územní identifikace podle obcí; vedení vycházejí ze zpracované dokumentace

„Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007). Vzhledem k měřítku ZÚR JMK jsou koridory obsaženy pouze v textové části.

Připomínka se týká cyklostezky Vyškov – průmyslová zóna – Pustiměř – stezka Melicko. Tato cyklostezka nebyla zahrnuta do vedení krajské sítě cyklistických koridorů zahrnutých do návrhu ZÚR JMK. Připomínce tudíž nelze vyhovět, neboť v ZÚR JMK není možné řešit všechny cyklostezky mezi jednotlivými sídly. Jihomoravský kraj (odbor regionálního rozvoje) pořizuje „Koncepci rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2015 – 2023“. Rozvoj cyklistické dopravy za účelem zvýšení mobility obyvatel (vč. využití jízdního kola při cestě do práce, do školy atd.) je zde řešen ve veřejném zájmu a bude dotován.

Vedení cyklostezek mezi sousedními obcemi je potřebné řešit prostřednictvím územních plánů příslušných obcí (obec Pustiměř v současné době pořizuje nový územní plán), případně řešit územními studiemi pořízenými pro správní obvody obcí s rozšířenou působností s možností využití finanční podpory z Integrovaného regionálního operačního programu pro období 2014–2020.

Návrh ZÚR JMK vymezil železniční koridor s označením DZ01 – Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov), podkladem pro vymezení byla varianta M2, která byla ve Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov vyhodnocena jako optimální řešení. Vztah záměru DZ01 k cyklostezce Vyškov – průmyslová zóna – Pustiměř – stezka Melicko nelze v ZÚR JMK řešit, neboť cyklostezka není zahrnuta do krajské sítě řešené v návrhu ZÚR JMK.

Dle ust. § 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*; z legislativy je tedy zřejmé, že podrobnosti dotýkající se území obce (v připomínce uváděné vedení připravované cyklostezky a křížení koridoru DZ01 a cyklostezky) musí zpřesnit územní plán. Zásady územního rozvoje dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím;* jsou koncepční dokumentací a nesmí tedy dle legislativy řešit podrobnosti náležející územnímu plánu. Z bodu (129) návrhu ZÚR JMK proto vyplývá úkol pro územní plánování – **zajistit koordinaci koridoru DZ01** s řešením silnic II. a III. třídy, **územní koordinaci** a ochranu koridoru konvenční celostátní železniční trati v **ÚPD dotčených obcí**. V rámci tohoto úkolu by měl připravovaný územní plán Pustiměř ve své podrobnosti zpřesnit jak vedení železniční trati, tak připravované cyklostezky.

Pořadí	**218**	Pořadí původní	**P 0424–01**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 218

připravované ZÚR JMK neřeší nezákonný stav na jihu Brna, v Bosonohách jsou vědomě vražděni lidé nadlimitním hlukem a vypouštěnými emisemi, tak aby deb***vé vypracovávali něco, co ví, že je nerealizovatelné....

Odůvodnění:

Stanoviska KHS Jmk je sepsáno s vědomím, že v oblasti Brna Bosonoh jsou dlouhodobě překročeny hygienické limity prašnosti a hluku. Tj. že obyvatelstvo nemá právo na čisté životní prostředí či právo na soukromí či právo na ochranu zdraví. Tím, že je odkládáno rozhodnutí na stavbu dopravní infrastruktury na území jmk znamená, že právo na čisté prostředí s dodrženými zákonnými limity hluku či limity prašnosti, které nejsou plněny již 16 let bude opět odloženo. Znamená to, že nezákonný stav, který existuje 16 let bude o dalších 5 let odložen, než se bude moci začíst stavět. Tj. nezákonný stav zde bude trvat ještě dalších 10 let... Do rozhodnutí o výstavbě dálnic se bude muset čekat s výstavbou návazných komunikací a obchvatů obcí (např. Bosonoh), které jsou nadlimitně znečistěné hlukem i emisemi. Budovat obchvat těsně kolem obce bude znamenat jej instalovat do

tunelu. Toto tunelové řešení však postrádá smysl, když se tu nebude muset stavět plánovaná křižovatka...čímž pádem se bude čekat a vědomě poškozovat zdraví.

Myslím si, že tímto stavem by se měla začít zabývat policie ČR pro trestné delikty nečinnosti z důvodu poškozování životního prostředí, zdraví a přírody.....

Současné řešení, kdy se zrychlí doprava do Brna znamená, že více dopravy přijede do Brna, avšak z důvodu nečinnosti bude doprava muset používat stávající cesty, na kterých vzroste hluku a znečistění prachem – vzroste nezákonný stav....

Vyhodnocení připomínky

Z hlediska věcného obsahu byla v předmětném podání formulována jedna připomínka včetně odůvodnění.

Připomínce č. 218, neřešení nezákonného stavu na jihu Brna, v Bosonohách – překračované hygienické limity prašnosti a hluku, **se nevyhovuje**.

K namítanému nezákonnému stavu, který existuje 16 let z hlediska pořizování územně plánovací dokumentace krajem, uvádíme:

JMK v souladu se stavebním zákonem zahájil v roce 2007 pořizování ZÚR, které v roce 2011 vydal. Po vydání zrušujícího rozsudku NSS v roce 2012 JMK neprodleně zahájil pořizování nových ZÚR JMK. NSS nezpochybnil koncepci ZÚR JMK, ale uvedl nový náhled na posouzení kumulativních a synergických vlivů v procesu SEA. Do rozhodnutí soudu probíhalo hodnocení SEA v ZÚR v ostatních krajích obdobně, proto JMK nepředpokládal nedostatky v dokumentaci; tento předpoklad byl potvrzen i souhlasným stanoviskem SEA k následně zrušeným ZÚR JMK. Nejvyšší správní soud tak svým rozsudkem k ZÚR JMK vyslovil jiný právní názor, než jaký do té doby státní správa zastávala.

K absenci územně plánovacích opatření k nápravě protiprávního stavu v oblasti Bosonoh uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

Podatel se domnívá, že zůstává nedořešena dopravní situace v Brně a v okolním území. K tomu uvádíme:

Centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov"); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Doplňujeme, že Aktualizací č. 1 PÚR ČR je stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno" tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti."* NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí."* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."*

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Brně.

Současně je však nutno uvést, že v následujícím období došlo dle ČHMÚ v předmětném území k významnému zlepšení. Jak jsme již uvedli výše dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Imisní limit pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje. Z tohoto méně příznivého stavu vycházel projektant při hodnocení.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce*

(ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora).“

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro obchvat Bosonoh silnice II/602. Záměry byl ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK úkolů pro územní plánování (str. 59 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru obchvatu Bosonoh vyplývá, že využití koridoru je možné, za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA. V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridor pro vedení obchvatu, který lze upřesnit v územním plánu dle podmínek v území. V současné době nelze předjímat technické řešení obchvatu, jak uvádí podatel *instalování do tunelu*.

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nelze při realizaci záměru připustit nesplnění požadavku právních předpisů na úseku ochrany veřejného zdraví, a to s přihlédnutím k závěrům posouzení vlivu na životní prostředí a veřejného zdraví v rámci řízení dle ustanovení § 4 až § 10 zákona č. 100/2001 Sb. Základním předpokladem souhlasu orgánu ochrany veřejného zdraví v předrealizačních fázích resp. v rámci schvalovacích řízení pro konkrétní záměry je předložení důkazů o reálném předpokladu dodržení požadavku stanovených právními předpisy na úseku ochrany veřejného zdraví.

Výhrada podatele, že *současné řešení, kdy se zrychlí doprava do Brna znamená, že více dopravy přijede do Brna,* je nekonkrétní a nelze k ní zaujmout stanovisko. Není zřejmé, na základě čeho usuzuje podatel, že se zrychlí doprava a tím přijede více dopravy do Brna.

Pořadí	**219**	Pořadí původní	**P 0803–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 219

Připomínka R52, mimoúrovňová křižovatka Pasohlávky–Ivaň, odpočívka

Umístění mimoúrovňové křižovatky Pasohlávky –Ivaň v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje je nevhodné. Tato mimoúrovňová křižovatka je umístěna v otevřeném rovinatém terénu, kde její mimoúrovňová konstrukce zásadně ovlivní celkový vzhled krajiny. Nedaleko od navrženého křížení ve směru Mikulov se nachází terénní vlna, kde by bylo možné mimoúrovňové křížení zakomponovat velmi citlivě, s minimálním dopadem na přirozený vzhled krajiny. Přestože je mapový podklad s ohledem na měřítko i popis málo konkrétní, zdá se býti zjevné, že autor projektu předpokládá přemístění stávajících odpočívek u Pasohlávek o cca 1 km směrem k Brnu. Navazuje tak zřejmě na předchozí zamítnuté projekty. Toto řešení považujeme za nehospodárné a nešetrné k životnímu prostředí, kdy se funkční a moderní infrastruktura má zničit a nahradit novou, zřejmě jen z důvodů změny vlastníka této infrastruktury. Mimoúrovňové křížení by mělo být situováno tak, aby co nejméně zasahovalo do přirozeného vzhledu krajiny a aby nevyvolávalo další nesmyslné investice.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 219 k nevhodnému umístění mimoúrovňové křižovatky Pasohlávky –Ivaň v Zásadách územního

rozvoje Jihomoravského kraje, **se nevyhovuje**

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 o šířce 200 m a plocha pro MÚK Ivaň – kruhová výseč o poloměru 350 m. Koridor pro záměr je v ZÚR JMK vymezen na základě předaných podkladů Ministerstvem dopravy, v němž jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky podle potřeb vstupů do území. Šířka vymezeného koridoru a ploch pro MÚK umožňuje dostatečnou variabilitu umístění záměru.

K obavám o celkový vzhled krajiny z důvodu výstavby MÚK Ivaň uvádíme, že technické řešení MÚK lze vzhledem k podrobnosti řešit až v rámci projektové dokumentace.

K dané problematice uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK) cit.: *„Zpřesnit a vymezit koridor dálnice D52 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava a PR Věstonická nádrž, minimalizaci vlivů na lokality soustavy Natura 2000 EVL Mušovský luh, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, minimalizaci vlivů na PR Věstonická nádrž, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranná pásma vodních zdrojů I. a II. stupně*."

Zmíněné přemístění stávajících odpočívek ZÚR JMK vzhledem k podrobnosti neřeší.

Pořadí	**220**	Pořadí původní	**P 0805–01**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 220

R 55, mimoúrovňová křižovatka u Moravské Nové Vsi

Obsah připomínky

V blízkosti městyse Moravská Nová Ves je v Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje umístěna mimoúrovňová křižovatka pro plánovanou R55.

Mapový podklad s ohledem na měřítko i popis je málo konkrétní a není možné určit, zda tento návrh počítá se zachováním stávající infrastruktury – např. blízké čerpací stanice pohonných hmot. Máme za to, že navržená mimoúrovňová křižovatka by měla být navržena tak, aby stávající infrastruktura zůstala zachována a předešlo se tak nesmyslným investicím a zbytečným zásahům do životního prostředí při budování nové

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 220, podle které by mimoúrovňová křižovatka (MÚZ) měla být umístěna tak, aby stávající infrastruktura zůstala zachována, **se nevyhovuje**.

Návrh ZÚR JMK vymezuje koridor dálnice D55 Rohatec – Hodonín – D2 (DS06) o šířce 180 m, zahrnující veškeré související stavby, a plochu MÚK Moravská Nová Ves jako kruh o poloměru 325 m. Připomínka zní, že z mapového podkladu není zřejmé, zda plocha pro MÚK Moravská Nová Ves počítá se zachování stávající infrastruktury – stanice pohonných hmot. Pořizovatel k dané problematice konstatuje, že zásady územního rozvoje obecně řeší pouze záležitosti nadmístního významu (v daném území koridor pro dálnici D55 a plochu pro MÚK Moravská Nová Ves), podrobnosti technického či dopravního řešení místní problematiky (za kterou je možno považovat čerpací stanici pohonných hmot) jsou součástí řešení územního plánu. Dle ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona *zásady územního rozvoje … nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.* Z citovaného ustanovení vyplývá, že

otázka zachování stávající infrastruktury je věcí řešení následných dokumentací.

Pořadí	**221**	Pořadí původní	**P 0000–000**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 221

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, jakožto pořizovatel Návrhu ZÚR JMK, vytvořil následující text souhrnem argumentů z jednotlivých připomínek občanů, kteří vyjádřili svůj **nesouhlas s realizací vodního díla Čučice na řece Oslavě** a kteří pro odůvodnění svých připomínek použili totožnou nebo obdobnou argumentaci. Tento souhrnný text tedy obsahuje argumenty z připomínek více podatelů, ale byl vyhodnocen jako jedna připomínka, aby byly všechny obdobné argumenty vztahující se ke stejnému předmětu vyhodnoceny komplexně na jednom místě. Každý z podatelů, který má v tabulce u svého jména uveden odkaz na vyhodnocení této připomínky, tedy v textu této připomínky najde svoje argumenty, které uplatnil ve svojí vlastní připomínce, a v textu vyhodnocení této připomínky najde důvody, pro které těmto argumentům nebylo vyhověno.

Připomínky byly odůvodněny následujícími typy argumentace:

a) **proti vymezení územní rezervy LAPVR01 v ZÚR JMK**, tj. argumenty typu:

- vymezení LAPV otevírá cestu k vybudování Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a v Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice
- požadavek na zrušení a naprosté vyřazení (vypuštění) územní rezervy LAPVR01 lokalita Čučice z návrhu ZÚR JMK
- nesouhlas s držením lokality Čučice v ZÚR JMK ve smyslu územní rezervy vyplývající z Generelu LAPV
- nesouhlas se záměrem výstavby přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl zvažován
- plocha územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela zjevně vytváří podmínky pro možnou budoucí výstavbu rozsáhlé vodní nádrže na řece Oslavě

b) **proti hájení lokality a dopadům realizace díla**, tj. argumenty typu:

- plánované vodní dílo ve smyslu lokality akumulace povrchových vod nemá v tomto území opodstatnění s přihlédnutím k okolním již existujícím vodním dílům
- je naprostou utopií vyčlenit v rámci ČR v řádech desítky prostorů, kde se vytvoří hráze a zaplaví údolí (dříve v řádu stovek záměrů (cca 206)
- existují vhodnější lokality pro stavbu přehrad
- realizací záměru dojde ke zničení evropsky významné lokality EVL CZ 0614131,
- realizací záměru dojde k zániku biotopu předmětu ochrany Evropský významné lokality CZ 0614 131 Údolí Oslavy a Chvojnice vranky obecné a k vážnému zhoršení stavu této lokality“
- realizací záměru dojde k rozvrácení jeho tvářnosti a jeho devastaci, ke zničení jeho historických a především přírodních hodnot a krás, k likvidaci výskytu ohrožených druhů fauny a flóry“
- realizací záměru dojde k závažné a nevratné změně místního ekosystému s fatálními důsledky pro místní biotop coby evropsky významné lokality CZ 0614 131 Údolí Oslavy a Chvojnice
- jedná o překonaný způsob boje proti suchu nebo povodním, jako zdroj energie jsou vodní elektrárny tohoto typu neefektivní, rekreační potenciál přírodně cenného území daleko převyšuje potenciál vodního díla
- využití případné vodní nádrže Čučice jako doplňkový zdroj pro JE Dukovany je diskutabilní

- deficit chladicí vody pro elektrárnu Dukovany nelze nahrazovat zcela kontroverzním zdrojem z řeky Oslavy, podřídíme vše nekontrolovanému technickému pokroku i za cenu ničení základních přírodních hodnot
- velké nádrže zadržují vodu v krajině, ale pouze v nádrži …, kvalitně spravovaná krajina funguje lépe“ atd., ale to nemůže s dalšími důvody ospravedlnit deklarovaný cíl resp. možné budoucí využití územní rezervy, tj. vodárenský účel rezervy pro VN Mostiště, akumulační účel (doplňkový zdroj pro JE Dukovany, nadlepšování průtoků na dolním toku Oslavy), lokální protipovodňová ochrana a případná možnost energetického využití“ atd.
- uvažované přínosy v oblasti akumulace povrchových vod lze realizovat mnoha jinými, ke krajině mnohem šetrnějšími a efektivnějšími způsoby, než je výstavba vodní nádrže (zejména využití technologií infiltrace povrchových vod do nových vodárenských zdrojů, hrazení malých přítoků apod. …)
- do ZÚR JMK tak nejsou vkládány výsledky dlouholetých výzkumů, že nejlepší voda je ta zadržená v půdě
- existují jiné způsoby zadržování vody v krajině,
- vybudování vodní nádrže je snad posledním možným krokem po vyčerpání všech dalších technických možností
- věřím/me, že „vůči zodpovědnosti k našim potomkům budou bezpochyby tyto další způsoby, jak se vyrovnat s eventuálním nedostatkem vodních zdrojů, zvažovány
- lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení, pořizovatel na posouzení vhodnosti lokalit zcela rezignoval
- informace o nesouhlasu obcí k lokalitě Čučice v rámci aktualizaci Generelu LAPV

c) **rozpor/střet LAPV se zájmy ochrany přírody a krajiny**, tj. argumenty typu:

c.1 argumenty vážící se k ochraně přírody a krajiny typu:

- vymezení lokality zakládá zjevný rozpor se zájmy ochrany přírody a krajiny
- záměr je v přímém rozporu s ochranou přírody a krajiny a s ochranou hodnot krajinného rázu jedinečného území
- u této lokality je výrazný střet s veřejným zájmem ochrany přírody a krajiny
- u této lokality je výrazný střet/zásadní rozpor s předmětem probíhajícího řízení k vyhlášení národní přírodní rezervace Soutok oslavy a Chvojnice, indikován národní význam předmětných přírodních ploch
- v kontextu se skutečností, kterou představuje řízení o vyhlášení NPR, tato lokalita je pak v rozporu s metodikou Generelu LAPV při zařazení lokalit, a tím nemůže být uvažována ani v návrhu ZÚR
- při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny i ve vazbě na Generel LAPV je držení rezervy Čučice potom také v rozporu s uvedeným Generelem, neboť se jedná o území, kde je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a tudíž i v rozporu s návrhem ZÚR JMK, resp. opačně
- vodní dílo v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidovalo jádrovou část a významnou část předmětů ochrany stávající přírodní rezervace a evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 (EVL).
- upozornění na devastaci předmětu ochrany NATURA (biotop vranky obecné atd.)
- případné přínosy Vodního díla Čučice nemohou být nadřazeny zájmu ochrany přírody a krajiny

c.2 argumenty vážící se k ÚSES typu:

- nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy resp. možným budoucím využitím plochy územní rezervy a vymezením ÚSES…

- územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který by měl na funkci biocentra stejně negativní vliv jako např. rozsáhlý průmyslový areál nebo nadmístní dopravní stavba … atd.
- záměr vodního díla v takovém umístění a rozsahu, pro který jsou v ZÚR JMK vymezením územní rezervy LAPVR01 Čučice zcela bezesporu vytvořeny předpoklady, by prakticky zlikvidoval regionální biokoridor RK1479 a výrazně negativně by narušil ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC1806

c.3 argumenty vážící se k cílovým charakteristikám krajiny typu:

- územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.

d) **požadavky, doporučení**, tj. argumenty typu:

- požaduji upuštění od záměru na základě geologických průzkumů
- požaduji, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení
- žádám o nové, důsledné a zodpovědné prověření vhodnosti vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje
- žádám o pozastavení návrhu na výstavbu předmětného vodního díla do doby přezkoumání v podání uvedených připomínek
- požaduji hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa, ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví
- upozorňuji, že v přímém sousedství nachází mnoho významných archeologických lokalit (hrad Kraví Hora, hrad Levnov, hradiště Senorady, hradiště Skřípina) a nemůže být pochyb o tom, že by se výstavbou vodních děl velkoplošně a nevratně zničilo mnoho potenciálních dalších nálezů, a tím nikoli nevýznamná část kulturního dědictví regionu

e) **rozpor s právní úpravou a judikaturou**, tj. argumenty typu:

- porušení ústavního práva na zdravé životní prostředí
- zásah do práv vlastníků nemovitostí v dotčeném území
- závaznost Generelu LAPV a rozpor ZÚR JMK s politikou územního rozvoje
- rozpor s lesním zákonem
- rozpor s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21.06.2012

f) **proti negativnímu ovlivnění sociálního a ekonomického pilíře, závěrečné apely** tj. argumenty typu:

- celkově negativní ovlivnění socioekonomického pilíře okolních obcí v důsledku držení vodárenského účelu nádrže, která omezuje hospodaření na okolních pozemcích v souběhu s útlumem turistického ruchu vyvolaného zaplavením
- realizace VD Čučice dále povede k nevratnému zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti trampingu spojeným s tímto, v České republice, unikátním územím
- případné trvání na vymezení této rezervy zakládá podmínky pro významné negativní ovlivnění nejen přírody samé, ale také pro zásadní rozvoj hospodářského a ekonomického potenciálu
- existence územní rezervy povede k nevratnému negativnímu zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Oslavy a Chvojnice, negativní dopad se pak projeví na negativním hospodářském rozvoji cestovního ruchu a rozvoji služeb celého regionu
- apely na zachování údolí Oslavy a Chvojnice, původního přírodního prostředí říčního údolí, přírodě blízké říční krajiny, krajiny unikátních zaříznutých údolí atd.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 221, uplatňující nesouhlas se záměrem realizace vodního díla Čučice na řece Oslavě, **se nevyhovuje**.

K vymezení územní rezervy LAPVR01 v ZÚR JMK uvádíme následující:

Účelem zásad územního rozvoje je stanovit zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezit plochy nebo koridory nadmístního významu a stanovit požadavky na jejich využití. Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor, jejichž potřebu a plošné nároky je nutno prověřit, tzv. územní rezervu. Vlastní realizace záměru tudíž není předmětem řešení zásad územního rozvoje ve smyslu § 36 stavebního zákona.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které jsou v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV“) pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko–odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“).

V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit l plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u nějž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena. Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží. Obdobné informace o účelu LAPV, který bude vodoprávními orgány u té které územní rezervy prověřován (viz výše), jsou uvedeny ke všem územním rezervám pro LAPVR01až10 v Odůvodnění ZÚR JMK v části *„(k bodům 336 – 339)“*, str. 259 a násl.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *„(k bodům 336 – 339)“* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K hájení lokality a dopadům realizace díla uvádíme následující:

Pořizovatel ZÚR JMK je vázán platnou legislativou, tj. stavebním zákonem. Úkol, který krajům ukládá územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV stanovuje článek (167) PÚR. Závaznost PÚR je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Generel LAPV se tak stává pro orgány územního plánování neopominutelným odborným podkladem, jehož závaznost je dána politikou územního rozvoje. V návaznosti na uvedené v předchozím bodě považujeme za důvodné uvést následující:

Generel LAPV je pro ZÚR JMK odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Předmětná koncepce, záměry LAPV a jejich realizace, rovněž tak požadavky směřující vůči záměru LAPV Čučice, jeho účelu, koncepci boje proti suchu a povodním a včetně požadovaného nového, důsledného a zodpovědného prověření vhodnosti lokality, atd. jsou v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

Pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit, že součástí Generelu LAPV je protokol o pořízení Generelu LAPV, podepsaný v září 2011 ministry zemědělství a životního prostředí, ve kterém se mj. uvádí, že Generel LAPV *„není plánem výstavby vodních nádrží, ale pokladem, podle kterého se prostřednictvím územního plánování zajistí využívání stanovených území tak, že nedojde k znemožnění nebo podstatnému ztížení možné realizace konkrétní vodní nádrže v budoucnu za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady.“* Tímto způsobem je garantováno, že budou nejen zvažovány, ale primárně upřednostňovány jiné způsoby zadržování vody v krajině než výstavbou vodních nádrží.

Pořizovatel zásadně nesouhlasí s tvrzením, že *lokalita Čučice byla jako rezerva z pozice nadřazeného dokumentu mechanicky převzata bez dalšího odůvodnění a posouzení a že* na posouzení vhodnosti lokalit pořizovatel zcela rezignoval. Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v

tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území" v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, rovněž tak ke zpochybňovaným důvodům hájení lokality LAPVR01 Čučice obsažených v Generelu LAPV (viz výše typy argumentů), považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné zdůraznit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu, tj. rovněž proti odborným závěrům/důvodům v něm uváděných, se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Jak je ve většině podání uvedeno, podatelům je známo, že proces aktualizace předmětné vodohospodářské koncepce není dokončen. Pro pořizované ZÚR JMK je platným vodohospodářským podkladem Generel LAPV z roku 2011. Podatel ani pořizovatel ZÚR JMK nemohou předjímat, kdy a v jakém rozsahu bude předmětný odborný podklad případnou aktualizací upraven. Na změny, tj. i předmětného Generelu LAPV bude reagováno postupem podle stavebního zákona, tj. aktualizací ZÚR.

K rozporu/střetu LAPV se zájmy ochrany přírody a krajiny uvádíme následující:

K rozporu LAPV se zájmy ochrany přírody a krajiny:

K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

Zohlednění výsledků probíhajícího řízení o vyhlášení národní přírodní rezervace Soutok Oslavy a Chvojnice po jeho skončení ve vztahu ke Generelu LAPV je v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Podatel ani pořizovatel ZÚR JMK nemohou předjímat, kdy a v jakém rozsahu bude předmětný odborný podklad případnou aktualizací upraven. Na změny, tj. i předmětného Generelu LAPV bude reagováno postupem podle stavebního zákona, tj. aktualizací ZÚR.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava, minimalizaci rozsahu záboru PUPFL a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES.

K rozporu LAPV s ÚSES:

V rámci ZÚR JMK se nejedná o protichůdné záměry, neboť smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti a to do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Vymezení územní rezervy tudíž z logiky věci neznamená, že *„výrazná část krajinných hodnot, ekosystémů a stanovišť chráněných druhů by byla uvažovanou vodní plochou nenávratně zničena"* jak je v podání uvedeno. Rovněž tak

vymezení územní rezervy v ZÚR JMK neznamená, že *„nastává vážný rozpor mezi účelem územní rezervy a vymezením ÚSES“* tím, že by *„vodní dílo prakticky zlikvidovalo regionální biokoridor RK 1409, výrazně negativně narušilo ekosystémy a trvale existující organismy v regionálním biocentru RBC 1806.“* Jedná se o nepochopení institutu územní rezervy podle stavebního zákona. Z odborného hlediska je potřebné objasnit, že na zpracování takového obsáhlého dokumentu se musí podílet tým odborníků, neboť jeden člověk nemůže obsáhnout všechny potřebné obory. Odbornou stránku ÚSES řeší a správnost vymezení ÚSES garantuje v projekčním týmu projektový specialista na ÚSES metodicky vedený MŽP. Viz také výše uvedené k údajnému střetu mezi zájmy vodohospodářskými a zájmy ochrany území NATURA.

K rozporu LAPV s cílovými charakteristikami krajiny:

Rovněž k argumentům, že *„předmětná územní rezerva LAPVR01 Čučice vytváří podmínky pro záměr, který je v přímém rozporu se stanovenými cílovými charakteristikami krajiny a stanovenými územními podmínkami pro jejich zachování nebo dosažení uvedenými v ZÚR JMK v kapitole F.“,* neboť je vymezena částečně v krajinném typu 30 Tišnovsko–ivančickém a částečně v krajinném typu 32 Domašovském, nelze než odkázat na předchozí upřesnění k potencionálním střetům, neboť pořizovatel nepovažuje za potřebné opakovat výše uvedené argumenty, z nichž jednoznačně vyplývá, že vymezení územní rezervy v ZÚR JMK nejsou vytvořeny předpoklady pro záměr LAPVR01 Čučice, nýbrž právě naopak předmětné území je chráněno na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné o záměru rozhodnout.

K požadavkům a doporučením uvádíme následující:

K požadavku na upuštění záměru na základě geologických průzkumů:

Požadavek na upuštění od záměru na základě geologických průzkumů je třeba uplatnit v souladu s vodním zákonem k Ministerstvu zemědělství a Ministerstvu životního prostředí, jakožto ústředním vodoprávním úřadům zodpovědným za pořízení a aktualizace Generelu LAPV.

K požadavku, aby se zpracovatel ZÚR vypořádal s návrhem možných jiných řešení a k žádosti o nové, důsledné a zodpovědné prověření vhodnosti vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje:

K požadavku uvádíme, že přímo v předmětném protokolu o pořízení Generelu LAPV je deklarováno, že k realizaci konkrétní vodní nádrže v budoucnu dojde za předpokladu, že budou vyčerpány možnosti ostatních adaptačních opatření k zajištění vodohospodářských služeb a kdy dopady klimatické změny nebudou řešitelné jinými prostředky pro jejich neproveditelnost nebo pro jejich neúměrné náklady. Z výše uvedeného vyplývá, že předmětné požadavky nejsou, s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona, relevantní vůči pořizovaným ZÚR JMK. Požadované je tedy v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí.

K žádosti o pozastavení návrhu na výstavbu předmětného vodního díla do doby přezkoumání v podání uplatněných připomínek:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Z pohledu územního plánování však k předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Jak uvedeno výše účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. Z uvedeného vyplývá, že požadavky směřující vůči realizaci záměru, potažmo vůči jeho pozastavení jsou v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

K požadavku na hodnocení nejen vlivu na životní prostředí – vlivu na ochranu rostlin a živočichů, lesa ale i vyhodnocení ztráty nehmotného kulturního dědictví:

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického (dále kulturní dědictví). V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je

uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických příloh. Kromě jiného, je na str. 13– 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na kulturní dědictví jsou jimi jevy, cituji: *„ památky UNESCO, národní nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace, archeologické lokality a lokality s výskytem archeologických nalezišť.*" Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na kulturní dědictví zabývalo. V Metodickém vysvětlení je zde rovněž uvedeno, že pokud se daný jev v hodnoceném území ani v hodnocené ploše záměru nevyskytuje, není v popisné části tabelární přílohy hodnocení uveden.

K upozornění, že v přímém sousedství nachází mnoho významných archeologických lokalit (hrad Kraví Hora, hrad Levnov, hradiště Senorady, hradiště Skřípina) a nemůže být pochyb o tom, že by se výstavbou vodních děl velkoplošně a nevratně zničilo mnoho potenciálních dalších nálezů a tím nikoli nevýznamná část kulturního dědictví regionu:

Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem (vodohospodářský nebo památkové péče chránící kulturní dědictví) je převažující. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

K rozporu s právní úpravou a judikaturou uvádíme následující:

K porušení ústavního práva na zdravé životní prostředí:

Ústavně zaručeného práva na životní prostředí se každý může domáhat pouze v mezích zákonů, které toto právo provádějí. K tomu Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS zákon o životním prostředí z hlediska věcného a systémového považuje za normu programovou, která definuje zásadní pojmy ochrany životního prostředí. Sám o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládá soudně vymahatelná práva a povinnosti. NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí. Prováděcími zákony je přitom třeba rozumět právě složkové zákony stanovící konkrétní práva a povinnosti…"*

K tomu pořizovatel považuje za důvodné upřesnit, že z pohledu územního plánování zájmy podle složkových zákonů hájí tzv. „dotčené orgány" ve stanoviscích podle § 4 odst. 2 stavebního zákona, která (jak uvádí NSS v článku (541) předmětného rozsudku) dotčené orgány vydávají pro postupy podle stavebního zákona, které nejsou správním řízením, a které jsou závazným podkladem opatření obecné povahy. V tomto případě předmětné zájmy hájí Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo životního prostředí. Obě ministerstva k vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v návrhu ZÚR JMK neuplatnila žádné připomínky, tj. s navrženým řešením souhlasila.

K zásahu do práv vlastníků nemovitostí v dotčeném území:

Vlastník má právo nakládat se svým vlastnictvím v mezích právního řádu, tj. v souladu s platnou legislativou. Český právní řád však jednotlivci nedává právní nárok na využívání jeho nemovitosti dle jeho libovůle, ale naopak obsahuje značné množství veřejnoprávní regulace, jež užívání nemovitostí ve veřejném zájmu omezuje. Tuto skutečnost zohledňuje také § 1038 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále také občanský zákoník), když stanoví, že ve veřejném zájmu, který nelze uspokojit

jinak, a jen na základě zákona lze vlastnické právo omezit nebo věc vyvlastnit.

Při posuzování otázky práv dotčených osob je nutno vycházet zejména z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 stavebního zákona. Dle § 18 odst. 2 stavebního zákona územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dle odst. 3 téhož paragrafu orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů. Je logické, že při koordinaci veřejných a soukromých záměrů nelze vyhovět všem zájmům v území. Zde je nutno poukázat na to, jak na tyto otázky pohlíží ve svých rozsudcích Nejvyšší správní soud. Ten ve svém rozsudku ze dne 02.02.2011 č. j. 6 Ao 6/2010 – 103 reagoval na ochranu práv dotčených osob následně: Nejvyšší správní soud souhlasí s argumentací, *„že v procesu územního plánování není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy.*

K závaznosti Generelu LAPV a rozporu ZÚR JMK s Politikou územního rozvoje:

Pořizovatel ZÚR JMK je jako orgán územního plánování vázán platnou legislativou, zejména stavebním zákonem. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR (tj. nikoli republiková priorita (16), krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V územích je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany, lokání protipovodňové ochraně) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu.

K rozporu s lesním zákonem:

V návaznosti na výše uvedené pořizovatel považuje za důvodné upřesnit, že z pohledu územního plánování zájmy podle složkových zákonů hájí tzv. „dotčené orgány“ ve stanoviscích podle § 4 odst. 2 stavebního zákona, která dotčené orgány vydávají pro postupy podle stavebního zákona, které nejsou správním řízením, a které jsou závazným podkladem opatření obecné povahy. Zájmy ochrany lesa vyplývající z lesního zákona č. 289/1995 Sb., v platném znění hájí Ministerstvo zemědělství, které k vymezení územní rezervy LAPVR01 Čučice v návrhu ZÚR JMK neuplatnilo žádné připomínky, tj. s navrženým řešením souhlasilo.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je součástí dokumentace „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Posouzení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dále jen SEA) je zpracováno v souladu s přílohou stavebního zákona, která v bodě 6 ukládá mimo jiné hodnotit vlivy na půdu. V příloze č. 1 „Metodické vysvětlení“ SEA je uvedena metodika hodnocení užitá při zpracování SEA včetně tabelárních a grafických

příloh. Kromě jiného, je na str. 13– 14 uveden vysvětlující text, ze kterého je zřejmé, které základní údaje jsou pro potřeby SEA relevantní podrobnosti a měřítku ZÚR JMK. Pro oblast hodnocení vlivů na půdu jsou jimi jevy, cituji: „zemědělský půdní fond (třídy ochrany ZPF, viniční tratě a pozemky určené k plnění funkcí lesa – plochy PUPFL (kategorie PUPFL – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné).“ Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se tedy v oddíle A, tzv. strategické SEA požadovaným hodnocením vlivů na půdu (tj. včetně PUPFL) zabývalo.

K rozporu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21.06.2012:

Připomínka se odkazuje na rozpor s rozsudkem Nejvyššího správního soudu 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21.06.2012, když uvádí následující citaci z čl. 112 tohoto rozsudku: „*V průběhu pořizováni zásad by mělo být koncepčně prověřeno, zda plánované záměry mají vůbec šanci být v budoucnu realizovány (např. i z pohledu budoucího zatížení území), a preventivně tak bránit vynakládání energie a peněz na projekty zcela nesmyslné, nerealizovatelné či (veřejnoprávně) nepovolitelné*....“

Pořizovatel k tomu uvádí, že způsob použití této citace v dané věci není přiléhavý, protože citace byla vytržena z kontextu související věcné argumentace soudu, která se týkala limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku v případě kumulace staveb v nadlimitně zatíženém území.

Pořizovatel je v těchto souvislostech nucen opakovaně zdůraznit fakt, že ZÚR JMK vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK tedy situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území. Z tohoto důvodu také § 36 odst. 1 stavebního zákona normuje, že stanovené využití územní rezervy se neposuzuje z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

K negativnímu ovlivnění sociálního a ekonomického pilíře, závěrečným apelům uvádíme následující:

K negativnímu ovlivnění sociálního a ekonomického pilíře:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany, lokání protipovodňové ochraně) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva průmyslu a obchodu a příslušných vodoprávních úřadů.

Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *(k bodům 336 – 339)* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je ochránit plochy pro LAPV orgány územního plánování v územně plánovacích dokumentacích (konkrétně v tomto případě v ZÚR JMK) a přitom neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Podatel konstatuje, že ve většině podání byly uváděny informace z minulosti (např. o této přehradě se uvažovalo již v průběhu šedesátých let). Podatelům je tudíž známo, že záměr LAPV Čučice je sledován již od minulého století. O újmě tímto způsobné (a to na rozvoji hospodářského a ekonomického potenciálu, na turistickém a rekreačním využití atd.) se však v podáních nic neuvádí.

K závěrečným apelům zachování údolí Oslavy a Chvojnice:

V závěrech podání jsou obsaženy více či méně rozsáhlé apely týkající se zachování údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě přírodě blízké říční krajiny. Předmětné území je vnímáno jako základ identity Jihomoravského kraje a jeho občanů, jako důležitá a nenahraditelná složka ekonomického pilíře a místního podnikání. Rovněž tak je připomínáno, že v minulosti již část původní krajiny unikátních zařízntých údolí ustoupila veřejným zájmům, a to energetice stavbou JE Dukovany a vodní nádrže Dalešice a obraně státu leteckou základnou Náměšť nad Oslavou – Sedlec. Pořizovatel ZÚR JMK předmětnému apelu lidsky rozumí, avšak jako orgán územního plánování je vázán platnou legislativou, zejména stavebním zákonem. K tomu považuje za vhodné závěrem zdůraznit:

Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně

chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Pořadí	**222**	Pořadí původní	**P 0421–01–02**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 222

1. Umístění vodní nádrže na řece Oslavě – VD Čučíce

Komentář: Vodní dílo zničí biotop předmětu ochrany Evropsky významné lokality vranky obecné – jde o EVL 0614 131 Údolí Oslavy a Chvojnice a je v rozporu s požadavky Evropské unie na péči o soustavu NATURA 2000.

2. Umístění vodní nádrže na řece Rokytné

Komentář: Vodní dílo zničí biotop předmětu ochrany Evropsky významné lokality EVL CZ 0623819 Řeka Rokytná velevruba tupého a hrouzka běloploutvého a je v rozporu s požadavky Evropské unie na péči o soustavu NATURA 2000.

Žádám, aby byl v ZÚR zadán úkol, aby se územní studií prověřilo území se zohledněním jiných veřejných zájmů v souladu s § 36 odst. 2 stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 222, proti umístění vodní nádrže na řece Oslavě – VD Čučíce; proti umístění vodní nádrže na řece Rokytné, **se nevyhovuje**.

K názoru, že VD Čučice *„zničí biotop předmětu ochrany Evropsky významné lokality vranky obecné – jde o EVL 0614 131 Údolí Oslavy a Chvojnice a je v rozporu s požadavky Evropské unie na péči o soustavu NATURA 2000.“* a dále, že VD na řece Rokytné *„zničí biotop předmětu ochrany Evropsky významné lokality EVL CZ 0623819 Řeka Rokytná velevruba tupého a hrouzka běloploutvého a je v rozporu s požadavky Evropské unie na péči o soustavu NATURA 2000“* uvádíme následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01) a na řece Rokytné lokalitu Horní Kounice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR09), které neumožňují realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které je v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV“) pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých

účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV“). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech).

Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality vypouštět.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *„(k bodům 336 – 339)“* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K žádosti *„aby byl v ZÚR zadán úkol, aby se územní studií prověřilo území se zohledněním jiných veřejných zájmů v souladu s § 36 odst. 2 stavebního zákona“,* uvádíme následující:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Z pohledu územního plánování však k předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Jak uvedeno výše účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. Z uvedeného vyplývá, že není relevantní (a bylo by mrháním veřejnými prostředky) zadávat územní studii k tak specializované problematice v působnosti předmětných příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního

prostředí, dříve, než tato situace nastane.

Pořadí	**223**	Pořadí původní	**P 0791–01**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 223

V ZÚR JMK nesouhlasím a navrhuji zrušit vymezení lokality pro akumulaci povrchových vod LAPVR03 v lokalitě Kuřimské Jestřábí v katastru obcí Dolní Loučky, Deblín, Kuřimské Jestřábí, Újezd u Tišnova, Řikonín. Toto vymezení LAPV otevírá cestu k záměru vybudovat v budoucnu vodní dílo na řece Libochovce se zatopením přírodního údolí řeky Libochovky od Dolních Louček až po Řikonín.

Důvody mého nesouhlasu jsou zejména tyto:

a) realizace záměru by vedla v dalším (vedle Jihlavy a Oslavy) unikátním údolí řeky Libochovky k rozvrácení jeho tvářnosti a jeho devastaci, ke zničení jeho historických a především přírodních hodnot a krás, k likvidaci výskytu ohrožených druhů fauny a flory.

b) realizace vodního díla by vedla k nevratnému zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Libochovky a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti turistiky a trampingu spojeným s tímto krásným územím.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 223, nesouhlasím a navrhuji zrušit vymezení lokality pro akumulaci povrchových vod LAPVR03 v lokalitě Kuřimské Jestřábí v katastru obcí Dolní Loučky, Deblín, Kuřimské Jestřábí, Újezd u Tišnova, Řikonín, **se nevyhovuje.**

K názoru *„vymezení LAPV otevírá cestu k záměru vybudovat v budoucnu vodní dílo na řece Libochovce se zatopením přírodního údolí řeky Libochovky od Dolních Louček až po Říkonín"* a dále *„realizace záměru by vedla v dalším (vedle Jihlavy a Oslavy) unikátním údolí řeky Libochovky k rozvrácení jeho tvářnosti a jeho devastaci, ke zničení jeho historických a především přírodních hodnot a krás, k likvidaci výskytu ohrožených druhů fauny a flóry"* uvádíme následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Libochovce lokalitu Kuřimské Jestřábí pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR03), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout. K předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost realizace akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků, které je v kompetenci vodohospodářských orgánů. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného záměru, anebo územní rezervu vypustit.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV") pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). V návrhu ZÚR JMK jsou LAPV vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV"). Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4).

Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování

Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“). Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech).

Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit, proto vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možné lokality vypouštět.

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *„(k bodům 336 – 339)“* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Rovněž tak požadavky směřující vůči realizaci záměru. Záměr a jeho realizace je v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí a příslušných vodoprávních úřadů.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty.

K názoru *„realizace vodního díla by vedla k nevratnému zásahu do turistického a rekreačního využití údolí Libochovky a k nezhojitelné ráně na odkazu i současnosti turistiky a trampingu spojeným s tímto krásným údolím“*, uvádíme následující:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. O újmě tímto způsobné (a to na turistickém a rekreačním využití) od šedesátých let minulého století (od kdy je záměr zvažován a prověřován vodohospodářskými orgány) se však v podání nic neuvádí. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči realizaci vodárenského díla, účelu LAPV atd. jsou v působnosti příslušných resortních ministerstev, zejména Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního

prostředí a příslušných vodoprávních úřadů. Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V územích je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území, co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje.–Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území.

Pořadí	**224**	Pořadí původní	**P 1226–27**
Téma		Vodní hospodářství	
Téma – jiné			

Připomínka č. 224

K odůvodnění vymezení přehrady na Oslavě

Odůvodnění ZÚR JMK uvádí na straně 259 k územní rezervě LAPVR 01, lokalita Čučice *„….zároveň se uvažuje jako záložní zdroj pro JE Dukovany ...“*

Tvrdíme, že tento důvod musí být z odůvodnění zcela vypuštěn. Podle textové části I. D Zpřesnění vymezeni ploch ... (337) jsou rezervy LAPVR 01–10 v ZÚR JMK vymezeny podle článku (167) PÚR ČR ve smyslu § 28a zákona 254/2001 Sb. Nejde o vymezení podle Aktualizace PÚR ČR plocha E4a (142) na straně 61.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 224, k odůvodnění vymezení přehrady na Oslavě, **se nevyhovuje.**

K požadavku podatele na vypuštění důvodu k územní rezervě LAPVR01 lokality Čučice uvedenému na str. 259 textové části Odůvodnění ZÚR JMK, a to *„… zároveň se uvažuje jako záložní zdroj pro JE Dukovany…“ protože podle něj nejde o vymezení podle Aktualizace PÚR ČR plocha E4a (142)* uvádíme následující:

V části (k bodům 336 – 339) v textové části Odůvodnění ZÚR JMK je jednoznačně uvedeno, že ZÚR JMK vymezují plochy územních rezerv vhodných pro akumulaci povrchových vod (LAPV) v souladu s politikou územního rozvoje (kapitolou Vodní hospodářství, článkem (167). Rovněž tak je dále u lokality Čučice uvedeno, cituji: *„Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), a zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále …“,* tj. nikoli z článku (142) politiky územního rozvoje, jak podatel uvádí.

Pořizovatel považuje za důvodné objasnit, že zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu LAPV. Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, na který odkazuje politika územního rozvoje.

Z výše uvedeného vyplývá, že připomínkou napadený účel LAPVR01 lokality Čučice citovaný z Generelu LAPV nebude z Odůvodnění ZÚR JMK vypuštěn.

Pořadí	**225**	Pořadí původní	**P 1243**
Téma		Hospodářství vodní	
Téma – jiné			

Připomínka č. 225

Vymezení území dotčeného námitkou

Plocha územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchových vod LAPVR01 Čučice vymezená ve správních územích obcí Čučice, Senorady, Ketkovice a Nová Ves.

Obsah námitky

V rámci projednávání návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) **požadujeme vyřazení plochy územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchové vody LAPVR01 Čučice z** grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK. Nesouhlasíme s výhledovou výstavbou vodního díla Čučice, ani s jeho prověřováním v rámci plochy uvedené územní rezervy.

Odůvodnění námitky

Území naší obce je dotčeno vymezením územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchové vody LAPVR01 Čučice resp. možnými dopady účelu této územní rezervy – tj. výhledovým záměrem na výstavbu vodního díla Čučice. S tímto záměrem, ani s jeho prověřování a možnou budoucí realizací nesouhlasíme. Umístění hráze pro případné vodní dílo Čučice bude řešeno dle návrhu ZÚR JMK a platných ZÚR Kraje Vysočina, potažmo závazného podkladu Generelu LAPV z roku 2011, na území Jihomoravského kraje. Pokud by došlo k umístění hráze v ploše územní rezervy LAPVR01 Čučice vymezené v návrhu ZÚR JMK, tak by zjevně došlo k zátopě údolí řeky Oslavy v takové rozsahu, který by zasáhl i správní území naší obce. K dotčení naší obce by mohlo dojít také nepřímo a to vzhledem k účelu vymezené územní rezervy LAPVR01 Čučice, možné vodní dílo s primárně vodárenským využitím by negativně ovlivnilo socio–ekonomickýho pilíř udržitelného rozvoje naší obce – snížení turistické atraktivity, zhoršení podmínek pro drobné podnikání, narušení Genius Loci unikátního údolí a narušení identity obyvatel.

Dotčené obce mohou podávat proti zásadám územního rozvoje námitky. Dle našeho výkladu není podstatné, zda se jedná o obce na území daného kraje, popř. obce jiného kraje sousedící s daným krajem. Dotčenými obcemi proto mohou být i obce s Jihomoravským krajem nesousedící. Rozhodující je, zda jsou obce projednávanými zásadami územního rozvoje dotčeny nebo ne. V této souvislosti upozorňujeme i na judikaturu, týkající se výkladu toho, kdo je tzv. dotčeným vlastníkem při pořizování územního plánu, popř. při územním řízení. Podle Ústavního soudu (nález vydaný pod spisovou značkou PÍ. ÚS 19/99) i podle Nejvyššího správního soudu (rozsudek se spisovou značkou 2 Ao 2/2007 – 73) je třeba tento pojem vykládat materiálně. Dotčeným vlastníkem pak není pouze „mezující soused“, ale také majitel vzdálenější nemovitosti, jestliže mohou být dotčena jeho práva. Domníváme se, že podobné závěry lze vyvodit i ve vztahu k dotčeným obcím v řízení o zásadách územního rozvoje. Jsme si vědomi skutečnosti, že plocha územní rezervy LAPVR01 je vymezena na podkladě platného „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území“ z roku 2011 (Generel LAPV), který je závazným podkladem pro územně plánovací dokumentaci. Aktuální znění Politiky územního rozvoje ČR ukládá krajům na základě zpracovaného Generelu LAPV vymezit lokality chráněné pro akumulaci povrchových vod jako územní rezervy do zásad územního rozvoje.

V souvislosti s Generelem LAPV, který je stále podkladem (ač závazným) pro návrh zásad územního rozvoje, upozorňujeme na několik nových skutečností, na které by dle našeho názoru měl návrh ZÚR JMK reagovat.

V prvé řadě, na přelomu roku 2015/2016 byla zahájena Aktualizace Generelu LAPV, jejíž projednávání se naše obec zúčastnila. V rámci projednávání Aktualizace Generelu LAPV, byly vzneseny vůči hájené lokalitě Čučice a to nejen ze strany naší obce zásadní námitky a nesouhlasná stanoviska. Držení lokality Čučice v dokumentaci Generelu LAPV námitkovaly také další obce Kraje Vysočina – Ketkovice, Kuroslepy. Dále bylo vydáno souborné nesouhlasné stanovisko s hájením lokality Čučice ze společného zasedání Mikroregionu Náměšťsko a Mikroregionu Chvojnice sdružujících 28 obcí spadajících do obvodu ORP Náměšť nad Oslavou konaného dne 8. února 2016 na městském úřadě v Náměšti nad Oslavou.

V rámci projednávání Aktualizace Generelu LAPV bylo na setkání se starosty dotčených obcí na Vysočině, které se konalo v lednu 2016, uvedeno ze strany MZe, že pokud zazní nesouhlasná stanoviska s lokalitou Čučice od dotčených obcí, tak bude Aktualizace Generelu směřovat k vyjmutí lokality z Generelu a eventuálně zařazení do přílohy Generelu jako profil, který je dostatečně chráněn prostřednictvím jiné formy územní ochrany přírody a krajiny (přírodní rezervace, evropsky významná lokalita, přírodní park). Hájení území tímto způsobem je dostatečné, jelikož nemůže dojít k znehodnocení této plochy, ať již výstavbou nebo dalšími vlivy, tak aby byla v daném území ohrožena nenahraditelná možnost zachycení vod v krajině. Vymezení územní rezervy Čučice z hlediska ochrany lokality je proto nadbytečné. Dle našeho názoru je toto držení navíc nekoncepční, jelikož na jedné straně jsou v návrhu ZÚR JMK vytvářeny

v námitkované ploše podmínky pro zachování a rozvoj přírodních hodnot a na druhé strany jsou držením této územní rezervy v téže ploše vytvářeny podmínky pro záměr, který je v naprostém rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny a jehož realizace by znamenala zánik přírodních hodnot. Rovněž se v této věci opíráme o vyjádření ministra životního prostředí do médií ze dne 13. 6. 2016, kdy prohlásil, že se osobně zasadí o vyřazení lokality Čučice z Generelu LAPV.

Dále upozorňujeme na běžící řízení o vyhlášení částí přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice na národní přírodní rezervace, tato skutečnost navíc podtrhuje národní význam údolí Oslavy a Chvojnice i formálně. Popsaný postup prací při pořizování Generelu LAPV z roku 2011 ovšem uvádí, že: „ Byly *tak vybrány pouze lokality dostatečně vodohospodářsky efektivní a bez vážných a zjevných střetů se zastavěnými územími či s významnými zájmy ochrany přírody a krajiny"* U lokality Čučice je střet s veřejnými zájmy ochrany přírody a krajiny zjevný, celá lokalita je ve výrazném konfliktu s evropsky významnou lokalitou Údolí Oslavy a Chvojnice a dále s přírodní rezervací Údolí Oslavy a Chvojnice a rovněž s přírodním parkem Oslava. Lokalita Čučice vymezená Generelem LAPV a tedy i návrhem ZÚR JMK navíc významně zasahuje plochu s navrženou národní přírodní rezervací Soutok Oslavy a Chvojnice. Při zohlednění národních zájmů ochrany přírody a krajiny, které nejen z projednávání NPR Soutok Oslavy a Chvojnice vyplývají, je navíc držení lokality Čučice v rozporu s postupem prací uvedeným v Generelu LAPV (2011), kde je psáno: *„Do Generelu LAPV nebyly zařazeny lokality, u nichž je územní ochrana zabezpečena prostřednictvím zákona Č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (základní ochranné podmínky zvláště chráněných území v kategorii národní park a národní přírodní rezervace).*[11]. *Z* těchto důvodů nebyla do Generelu LAPV (2011) zařazena např. lokalita Mnichov v Karlovarském kraji, není možné napříč republikou měřit dvojím metrem. Domníváme se proto, že je potřebné na tyto skutečnosti, které zazněly v rámci projednávání Aktualizace Generelu LAPV v dokumentaci Návrhu ZÚR JMK reagovat, jelikož není jasné, zda bude lokalita „Čučice" Generelem LAPV nadále hájena.

Dále namítáme, že by v případě možného budoucího využití územní rezervy vymezené i v návrhu ZÚR JMK především jako vodárenské nádrže, která by generovala vznik ochranných pásem vodních zdrojů a zamezila by dosavadnímu rekreačnímu využívání údolí včetně hospodářského využití ploch výše údolí, došlo v naší obci k výraznému oslabení rekreačního a hospodářského potenciálu s celkově negativním dopadem na socio–ekonomický pilíř naší obce. K možnému účelu územní rezervy LAPVR01 Čučice jako záložního zdroje vody pro JE Dukovany namítáme, že doposud nebyla zveřejněna žádná relevantní studie, která by zvýšené budoucí potřeby technologické vody pro JE Dukovany požadovala, a to jak s ohledem na možné rozšíření elektrárny o 1–2 bloky, tak s ohledem na zajištění stávajících odběrů při případném dopadu klimatické změny. Tento důvod pro držení územní rezervy vnímáme jako zástupný, jelikož jsme ze strany ČEZ dlouhodobě ujišťování, že provoz JE Dukovany nevyvolá do budoucna potřebu technologické vody z jiných zdrojů než ze stávajících. Připomínáme poslední tiskovou zprávu JE Dukovany ze 13. 5. 2016, kdy byly oznámeny výsledky studie kvality a množství vody v řece Jihlavě z roku 2013, která prokázala její dostatečnou kvalitu a množství pro provoz stávajících bloků i pro případný provoz nových bloků.

Ostatní důvody (lokální protipovodňová ochrana, nadlepšování průtoku) pro možnou budoucí realizaci vodního díla v ploše územní rezervy vnímáme také jako zástupné, řešitelné jinými způsoby a zcela jistě nepřevažující veřejný zájem na ochranu přírody a krajiny a právo obyvatel na kvalitní životní prostředí.

Na závěr bychom chtěli zdůraznit, že údolí Oslavy a Chvojnice ve své stávající podobě ojedinělé přírodě blízké říční krajiny, místy se protínající s usměrněnou chatovou rekreací a trampským odkazem, s řadou cenných přírodních a historických lokalit – chápeme jako základ identity naší obce a našich občanů. Turistická atraktivita a specifické formy rekreace, které se od těchto přírodních hodnot odvíjí, jsou pak v naší obci důležitou složkou ekonomického pilíře a místního podnikání. Již v minulosti v našem regionu ustoupila krajina, biodiverzita a identita území jiným veřejným zájmům, a to především energetice (JE Dukovany – zóna havarijního plánování pásmo do 10 km, VE Dalešice) a obraně státu (letecká základna Náměšť nad Oslavou – Sedlec, nyní se hovoří o rozšíření muničního skladu pro základnu). V důsledku budování JE Dukovany již došlo k záplavě značné části přírodně hodnotného a nenahraditelného údolí řeky Jihlavy, domníváme se proto, že by stát a kraje při zpracování koncepcí a přípravě realizací opatření pro zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody měly tyto skutečnosti zohlednit a ponechat tuto poslední ojedinělou říční krajinu hluboce zařízntého údolí Oslavy a Chvojnice našim občanům a jejich dalším generacím v nedotčené podobě. Apelujeme proto i na Krajský úřad Jihomoravského kraje o nové a zodpovědné posouzení vhodnosti vymezení této územní rezervy LAPVR01 Čučice, které bude reagovat na výše uvedené nové skutečnosti a projednávání Aktualizace Generelu LAPV.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 225, požadující *„vyřazení plochy územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchové vody LAPVR01 Čučice z grafické i textové části dokumentace ZÚR JMK"* a nesouhlasící *„s výhledovou výstavbou vodního díla Čučice, ani s jeho prověřováním v rámci plochy uvedené územní rezervy*", **se nevyhovuje**.

K tvrzením, že *„Území naší obce je dotčeno vymezením územní rezervy pro lokalitu akumulace povrchové vody LAPVR01 Čučice resp. možnými dopady účelu této územní rezervy – tj. výhledovým záměrem na výstavbu vodního díla Čučice",* pořizovatel uvádí následující:

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vymezují na řece Oslavě lokalitu Čučice pro akumulaci povrchových vod v kategorii územní rezervy (ozn. LAPVR01), která neumožňuje realizaci vodního díla.

Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Územní rezerva jako taková fakticky tudíž realizaci záměru neumožňuje, nýbrž chrání předmětné území na základě principu předběžné opatrnosti do doby, než bude možné na základě prověření o záměru rozhodnout.

Plochy územních rezerv jsou v ZÚR JMK navrženy z důvodů územní ochrany lokalit pro akumulaci povrchových vod (dále také „LAPV") pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko–odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezesrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití těchto území (dále také „Generel LAPV"). Generel LAPV byl pořízen dle § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon").

V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) jsou lokality morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) vymezeny v souladu s článkem (167) politiky územního rozvoje (PÚR), který krajům ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV. Cílem Generelu LAPV je dlouhodobá ochrana těchto území pro případné řešení dopadů klimatických změn. Hlavními důvody pro hájení území výhledových lokalit jsou:

a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody

b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti

c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje

d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytipovaném území

e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.)

f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV

g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem

Konkrétně LAPV Čučice je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy LAPVR 01. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57%), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy. Lokalita Čučice je zařazena mezi lokality strategické, tj. kategorie A. Kategorie A znamená, že jde o území, jejichž vodohospodářský význam spočívá především ve schopnosti vytvořit či doplnit zdroje pro zásobování pitnou vodou, a případně plnit i další

funkce, především pozitivní ovlivnění odtokových poměrů velkých povodí. Kategorie A dále znamená, že u této LAPV jde o území, u nějž byla potřeba dlouhodobého hájení pořízeným Generelem LAPV potvrzena Lokalita bude územně hájena i nadále ve vztahu ke zpřesňování prognóz vývoje klimatické změny a zejména v návaznosti na realizace relevantních opatření přijatých v plánech povodí, které svými efekty mohou přispět ke zmírnění dopadů klimatické změny a tedy i ke snižování případné potřebnosti samotných vodních nádrží.

Vymezení ploch pro LAPV na území Jihomoravského kraje tedy vychází z požadavků Generelu LAPV, ve kterém byla již provedena minimalizace lokalit oproti původním plánům, proto není žádoucí lokality vypouštět. Vymezení územních rezerv pro LAPV v návrhu ZÚR JMK je třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tj. jako ochranu území před jeho změnami, které by znemožnily nebo podstatně ztížily budoucí zvažované využití (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

Pro ochranu LAPV orgány územního plánování Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *„(k bodům 336 – 339)“* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

K výkladu obce o její dotčenosti uvádíme:

Jde o názor obce. Pořizovatel ZÚR JMK Jako orgán územního plánování je vázán stavebním zákonem, který v ust. § 39 odst. 1 jasně a jednoznačně definuje, že dotčené obce jsou, cituji „*obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím*“. To není případ obce Březník ležící v Kraji Vysočina. Postavení subjektů, které mohou uplatnit námitku či připomínku k ZÚR v rámci veřejného projednání se řídí § 39 stavebního zákona. Obcí uváděný odkaz na nález Ústavního soudu a rozsudek Nejvyššího správního soudu dopadají na územní řízení. I kdybychom posuzovali možnost dotčení území obce Březník šířeji než je stanovené stavebním zákonem, vymezením územní rezervy nebude dotčena obec Březník v Kraji Vysočina. Část lokality LAPV Čučice přesahující z území Jihomoravského kraje na území Kraje Vysočina je řešena v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR KV). Námitku, kterou se obce z území Kraje Vysočina mohou bránit proti předmětnému záměru, uplatňují tyto obce v souladu se stavebním zákonem vůči ZÚR KV.

K upozornění obce na nové skutečnosti v souvislosti s Generelem LAPV, a to na „*zahájení jeho aktualizace“* a „*běžící řízení o vyhlášení částí přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice na národní přírodní rezervaci“*, uvádíme následující:

Povinnost územní ochrany LAPV na základě Generelu LAPV ukládá všem krajům článek (167) PÚR. Závaznost PÚR pro pořízení zásad územního rozvoje je přímo stanovena stavebním zákonem (§ 31 odst. 4). Povinnost pořídit Generel LAPV jako odborný vodohospodářský podklad pro PÚR a ÚPD, (v tomto případě pro ZÚR JMK) je ustanovením § 28a odst. 2 vodního zákona uložena Ministerstvu zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí. V návrhu ZÚR JMK jsou postupem podle stavebního zákona zkoordinovány záměry jednotlivých LAPV z Generelu LAPV s ostatními záměry obsaženými v ZÚR JMK. Vlivy ZÚR JMK jsou v souladu se stavebním zákonem posouzeny ve „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“ v rozsahu podle Přílohy č. 5 Vyhlášky 500/2006 Sb., jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí v rozsahu stanoveném přílohou stavebního zákona.

K informaci, že v rámci aktualizace Generelu LAPV vyjádřily obce svůj nesouhlas s lokalitou Čučice, považuje pořizovatel ZÚR JMK za důvodné upřesnit, že v případě Generelu LAPV se jedná o dokument MZE a MŽP, tj. o dokument mimo působnost územního plánování. Námitky a nesouhlasná stanoviska uplatněná v rámci projednání tohoto dokumentu se tudíž nemohou z logiky věci vztahovat k zásadám územního rozvoje jako takovým. Jak sama obec uvádí, proces aktualizace předmětné vodohospodářské koncepce není dokončen. Pro pořizované ZÚR JMK je platným vodohospodářským podkladem Generel LAPV z roku 2011. Podatel ani pořizovatel ZÚR JMK nemohou předjímat, kdy a v jakém rozsahu bude předmětný odborný podklad případnou aktualizací upraven. Na změny Generelu LAPV bude reagováno postupem podle stavebního zákona, tj. aktualizací ZÚR.

Co se týká *„řízení o vyhlášení částí přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice na národní přírodní rezervace“, k* předmětné lokalitě existují dva veřejné zájmy, zájem vodohospodářský a zájem ochrany přírody (tj. včetně ochrany území NATURA). Podle stavebního zákona se stanovené využití územní rezervy v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA) neposuzuje. Smyslem územní rezervy dle § 36 odst. 1 stavebního zákona je na

základě principu předběžné opatrnosti chránit vymezené území tak, aby dosavadní využití nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující. To bude předmětem řešení v případě, kdy předmětné území bude prověřováno pro možnost akumulace vody. To znamená, že takový záměr nelze umístit bez prověření potřeby jeho realizace a plošných nároků. Až po tomto prověření lze v rámci aktualizace ZÚR plochu územní rezervy změnit na plochu, která umožní realizaci uvedeného účelu, anebo územní rezervu vypustit.

Závěrem považuje pořizovatel ZÚR JMK za potřebné zdůraznit, že ačkoli se podle § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení předmětné plochy věnována zvýšená pozornost, je popsána ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám". Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné se při budoucím prověřování věnovat, tj. neměly by být opomenuty. U územní rezervy pro lokalitu Čučice je v Upozornění SEA uvedeno mimo jiné věnovat pozornost minimalizaci vlivů na zvláště chráněná území přírody PR Údolí Oslavy a Chvojnice, na lokality soustavy NATURA – EVL Údolí Oslavy a EVL Údolí Chvojnice, na minimalizaci vlivů na přírodní park Oslava a na zachování funkcí skladebných částí ÚSES. K tomu pořizovatel považuje za důvodné objasnit, že po veřejném projednání návrhu ZÚR JMK došlo k rozšíření lokalit NATURA. Bylo provedeno jejich posouzení ve vztahu z ZÚR JMK.

K názoru obce, že důvody pro hájení územní rezervy, zejména „*možné budoucí využití územní rezervy jako vodárenské nádrže, účelu rezervy jako doplňkového zdroje pro JE Dukovany, lokální protipovodňové ochrany a nadlepšování průtoků..*", považuje za zástupné, pořizovatel ZÚR JMK uvádí:

Generel LAPV je pro ZÚR odborným vodohospodářským podkladem, který navazuje na předešlé podklady a zahrnuje v sobě aktualizované, v současné době platné výstupy dlouhodobých odborných zkoumání a prověřování předmětných lokalit z hlediska vodohospodářských zájmů. Revizi odborných podkladů, jakým bezesporu Generel LAPV je, včetně požadovaného nového, důsledného a zodpovědného prověření vhodnosti lokality Čučice, však orgánům územního plánování stavební zákon neumožňuje. Pořizovateli ZÚR JMK nezbývá než konstatovat, že požadavky směřující vůči nedostatečnosti odborných podkladů, vůči jiným řešením vodárenských zdrojů, účelu LAPV Čučice (zejm. energetického využití pro JE Dukovany, lokání protipovodňové ochraně) atd. jsou v působnosti příslušných resortů, zejm. Ministerstva zemědělství, Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Rovněž tak opakovaně zdůraznit, že účelem územní rezervy není prokazovat veřejný zájem, případně, který veřejný zájem je převažující (podrobněji viz výše).

K názoru podatele, že by došlo k celkově negativnímu ovlivnění socioekonomického pilíře obce, pořizovatel uvádí následující:

Generel LAPV stanovuje podmínky využití území, které jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *(k bodům 336 – 339)* na str. 259. Smyslem předmětných podmínek je ochránit l plochy pro LAPV orgány územního plánování v územně plánovacích dokumentacích (konkrétně v tomto případě v ZÚR JMK) a přitom neomezovat současné činnosti v územích chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let). Jak uvedeno výše, podmínky využití území stanovené Generelem LAPV jsou uvedeny v Odůvodnění ZÚR JMK v části *(k bodům 336 – 339)* na str. 259.

Závěrem podatel apeluje na zachování údolí Oslavy a Chvojnice ve stávající podobě přírodě blízké říční krajiny…., které chápe jako základ identity JMK a jeho občanů, jako důležitou a nenahraditelnou složku ekonomického pilíře a místního podnikání, atd. …Pořizovatel ZÚR JMK předmětnému apelu lidsky rozumí, avšak jako orgán územního plánování je vázán platnou legislativou, zejména stavebním zákonem. K tomu považuje za vhodné závěrem zdůraznit:

Stavební zákon konkretizovaný článkem (167) PÚR krajům z hlediska územního plánování ukládá úkol územně chránit plochy pro LAPV na základě Generelu LAPV (k závaznosti PÚR a vymezení územních rezerv pro LAPV v ZÚR JMK viz výše). V územích je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Vymezení územní rezervy v ZÚR JMK situaci v území (tj. dosavadní využívání území) nijak nemění a v podstatě potvrzuje stávající využití území. Jak již bylo uvedeno a objasněno podrobněji

výše, na nové skutečnosti orgány územního plánování reagují postupem podle stavebního zákona.

Pořadí	**226**	Pořadí původní	**P 0802–01**
Téma			
Téma – jiné		Podpora základní vybavenosti	
Připomínka č. 226 Prosba o podporu základní vybavenosti obcí jako jsou např. vodovody apod. I v Brně jsou ulice, které dodnes nemají vodovodní řád a jsou téměř 50 let připojené provizorním vedením od domu k domu			
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 226,** prosba o podporu základní vybavenosti obcí např. vodovody, **se nevyhovuje**. ZÚR vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití podle § 36 odst. 1 stavebního zákona. Současně dle § 2 odst. 1 písm. h) a i) se plochou nadmístního významu rozumí plocha, která svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, a koridorem je plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury. Jak je dále uvedeno v textové části Odůvodnění, kapitola Vodní hospodářství, v ZÚR JMK jsou navrženy koridory pro umístění páteřních vodovodních řadů. Jsou to koridory TV01 a TV02 pro umístění hlavního vodovodního řadu umožňujícího napojení lokalit s nedostatkem kvalitní pitné vody na Vírský oblastní vodovod. Jedná se tedy o technickou infrastrukturu nadmístního významu. Územní plán, na rozdíl od ZÚR, pak následně řeší umístění veřejných vodovodních řadů v konkrétní lokalitě (obci). S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že vymezení technické infrastruktury (např. vodovodní řady) v jednotlivých obcích a městech není úkolem ZÚR. Ve Vašem případě je potřeba připomínku uplatnit v procesu pořizování Územního plánu města Brna.			

Pořadí	**227**	Pořadí původní	**P 0790–01**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	
Připomínka č. 227 Rada MČ Brno – Královo Pole na své 39. schůzi konané dne 9. června 2016 přijala následující usnesení č. 16R39/7: Rada MČ Brno – Královo Pole **souhlasí s** připomínkami statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.			
Vyhodnocení připomínky **Připomínce č. 227**, Rada MČ Brno – Královo Pole **souhlasí s** připomínkami statutárního města Brna k návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, **se nevyhovuje.** Připomínka nesměřuje k věcnému řešení Návrhu ZÚR JMK.			

Pořadí	**228**	Pořadí původní	**P 0357–01**
Téma			

Téma – jiné	Procesní

Připomínka č. 228

Test formuláře na stránce ZÚRJMK.CZ

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 228, test formuláře na stránce ZÚRJMK.CZ, **se nevyhovuje.**

Připomínka nesměřuje k věcnému řešení Návrhu ZÚR JMK.

Pořadí	**229**	Pořadí původní	**P 0962–00**
Téma			
Téma – jiné			

Připomínka č. 229

Zaslání stanoviska – výpisu z usnesení Svazku obcí

Vážená paní inženýrko,

Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43 na svém posledním zasedání vyjádřil podporu návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a současně stále podporuje vedení D43 v tzv. Německé trase.

V příloze zasíláme výpis z usnesení pro Vaše případné využití.

S pozdravem

Ing. Aneta Sedláčková

tajemník Svazku

Boskovice, 19.7.2016

Výpis z usnesení shromáždění starostů Svazku obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43 konaného dne 13. června 2016 v Boskovicích

Ad 2) Aktuální stav příprav stavby

Po projednání bylo přijato následující usnesení:

Usnesení 02/01/16:

„Shromáždění starostů Svazku obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43 vyjadřuje svůj souhlas se zpracováním návrhu Zásad územního rozvoje prezentovaných na veřejném projednávání dne 6. června 2016 v Blansku. Současně vyjadřuje podporu pro vedení D43 ve zmiňovaném úseku D1 – Kuřim a Kuřim –Svitávka v tzv. Německé trase. Shromáždění starostů dále podporuje návrh zpracování studií v rámci ZÚR aglomerace Brno a je ochotno při zpracování těchto studií spolupracovat.“

Hlasování: 14 – pro – 0 proti – 0 se zdržel

Bc. Hana Nedomová

předsedkyně Svazku obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43

Boskovice, 30.6.2016

Vyhodnocení připomínky

Připomínka č. 229 se bere na vědomí.

Obsahem připomínky je vyjádření podpory návrhu ZÚR JMK, jmenovitě pak podpory pro vedení dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim –Svitávka v tzv. Německé trase.

Pořadí	**230**	Pořadí původní	**1259–01–62, 65**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 230

Připomínka č. 1 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je **chybně označeno jako „souhlasné"**

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Stanoviska správních orgánů musí být souladná mezi výrokovou částí a odůvodněním. Toto není případ uvedeného stanoviska KHS, které je sice označeno jako „souhlasné", ale současně klade požadavky, které jsou zásadního rázu, tedy těmito požadavky dokládá nesouhlas s konkrétními částmi a skutečnostmi v Návrhu ZÚR. Nelze stanovovat podmínky, které nejsou splněny v době vydání stanoviska a nemohou být splněny bez zásadních změn ve struktuře vlastního návrhu ZÚR.

Pořizovatel ZÚR k vypořádání podmínky č. 1 KHS uvedl, že *„Pořizovatel je si vědom problematické dopravní situace v Brně a okolním území a s ní spojených dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, proto návrh ZÚR JMK vymezuje Brno a obce v jeho okolí jako oblast, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Pořizovatel se shoduje s KHS JMK, že nové komunikace by měly být navrženy tak, aby účinně omezovaly a předcházely potenciálním zdravotním rizikům a účinně snížily dopady dopravy na kvalitu života občanů při respektování všech zásad trvale udržitelného rozvoje."*

KHS nebyla oprávněna takovéto vypořádání svého stanoviska akceptovat, neb postup JMK není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci a ve městě Znojmě, ale nepřípustným odkladem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale existujícím významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 2 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné neb se vůbec nezabývá existencí dlouhodobě a významně překračovaných zákonných limitů znečištění ovzduší

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Překračování zákonných limitů je nesporně významný negativní vliv na veřejné zdraví, a tedy tato problematika spadá do oblasti, ke které se KHS měla ze zákona vyjádřit.

KHS pochybila, když se předmětnou problematikou řádně nezabývala a dokonce bez řádného posouzení dopadů na veřejné zdraví vydala souhlasné stanovisko. Postup JMK s nedokončením ZÚR pro Brno a 50 okolích obcí a odkladem o řadu let není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci, ale nepřípustným odkladem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale existujícím významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 3 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 2 požaduje zahájení pořizování *„Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové*

oblasti OB3 Brno“

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Souhlas s pořizováním této studie není ničím jiným než souhlas s nedokončením ZÚR pro Brno a 50 okolích obcí a nepřípustným odkladem o řadu let, tj. postupem, který není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci, ale nepřípustným odkladem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale existujícím významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Na níže připojeném obrázku je vidět „červený flek“, kde ZÚR nemají být dořešeny a kde má řešení být odloženo do výše zmiňované územní studie. Tato oblast zahrnuje město Brna a 50 přilehlých obcí, což je oblast, kde žije cca 50 % obyvatel kraje a kde je soustředěna činnost generující minimálně 2/3 HDP generovaného v kraji a kde je soustředěna naprostá většina záměrů, které ZÚR měly řešit a které neúplné **ZÚR** předložené do veřejného projednávání neřeší.

Současně v této oblasti jsou soustředěny prakticky všechny hustě obydlené plochy, kde jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, tedy je **zde protiprávní stav**

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHOMORAVSKÉHO KRAJE



Stanovisko KHS tím, že schvaluje odklad započetí řešení protiprávního stavu fa dokonce tento stav jako protiprávní ani neoznačuje) je naprostým selháním KHS JMK.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 4 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015, jako orgánu, do jehož působnosti spadá veřejné zdraví, je chybné neboť ignoruje dlouhodobé a významné překračování zákonných limitů znečištění ovzduší.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Stanovisko KHS ignorovalo i dlouhodobě nadlimitní znečištění v oblasti MČ Bosonohy / Troubsko / Ostopovice.

Toto dlouhodobé překračování zákonných limitů dokládají níže uvedená fakta:

Nezákonný stav znečištění ovzduší v oblasti městského obvodu statutárního města Brna, Brno-Bosonohy

Na území města Brna jsou dlouhodobě překračovány imisní limity škodlivých látek v ovzduší, stanovené právními předpisy pro ochran zdraví lidí, a dochází zde i ke smogovým situacím. V Brně jsou doloženy významné a dlouhodobě se vyskytující nadlimitní koncentrace polétavého prachu PM10 a PM2,5 a dochází také k překročení limitů karcinogenního a mutagenního benzo[a]pyrenu. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší v této oblasti jsou mobilní zdroje, specificky silniční doprava. Předmětná oblast patří k oblastem s nejvíce znečištěným ovzduším v rámci České republiky. Autoritativní údaje jsou zveřejňovány Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ)– viz např. grafické ročenky a tabelární ročenky ČHMÚ dostupné na www.chmi.cz.

Výše uvedené platí i pro území městského obvodu Brno-Bosonohy, které je bezprostředně exponováno hlavní dálkové dopravní tepně České republiky – dálnici D1.

Jak je doloženo níže u několika ze sledovaných látek na tomto území, jejich koncentrace dlouhodobě překračují přípustnou míru znečištění ovzduší vyjádřenou tzv. imisními limity, vyhlášenými pro ochranu zdraví lidí a maximálními počty jejich překročení ve smyslu ust § 3 odst. 1 a přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Zákon č. 201/2012 Sb. plně transponoval imisní limity, resp. „mezní hodnoty" znečištění ovzduší, vyplývající z právních předpisů EU (ES), konkrétně zejména směrnice Rady 96/62/ES ze dne 27. 9. 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší, (dále jen směrnice 96/62/ES) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o

kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen směrnice 2008/50/ES).

a) Částice polétavého prachu PM_{10}

Podle přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší jsou stanoveny imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení. Jedním z nich je limit pro prachové částice polétavého prachu frakce PM10, který jako maximálně přípustné stanovuje, že denní průměr 50ug/m3 pro koncentraci PM10 v ovzduší smí být překročen maximálně 35 dnů za kalendářní rok.

Jak je doloženo níže, tento limit byl v období, pro které jsou na www.chmi.cz zveřejněny naměřené údaje pro tuto škodlivinu, překračován významně a opakovaně. V posledním období došlo k překročení předmětného limitu v letech 2014(51 dní), 2013(41 dní), 2012 (45 dní), 2011 (65 dní) a 2010 (64 dní). Závažnost dokládají i maximální denní hodnoty znečištění, které z období, z které jsou uveřejněny údaje, přesáhly i 400 % denního limitu. Významnost problému dokládá i skutečnost, že v území nedochází za posledních téměř 20 let k žádné významné změně k lepšímu. Průměrné počty dnů s nadlimitním znečištěním 50ug/m3 v kalendářních letech 2010 – 2014 (průměrně 53 dnů) nejsou žádným zlepšením oproti podobné pětileté periodě 2003 – 2007, ve které průměrný počet dnů se znečištěním 50|jg/m3 za kalendářní rok činí 55 dnů. Nadlimitní znečištění je tedy dlouhodobé a významné. Publikované údaje navíc nedokládají žádné zlepšování situace. Pokud tedy byla nějaká opatření provedena, byla buď neúčinná nebo převážil vliv nárůstu intenzit dopravy za dané období.

Nejbližší měřicí stanicí pro oblast Bosonoh byla do roku 2009 stanice ČHMÚ Brno-Tuřany. Údaje pro tuto stanici publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m³	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou dennímu limitu 50µg/m³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením denního imisního limitu 50µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m³
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	368 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m³	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou dennímu limitu 50µg/m³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením denního imisního limitu 50µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m³
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316 %

Od roku 2009 započalo rutinní měření na měřicí stanici Brno-Lány v těsné blízkosti městské části Brno-Bosonohy. Tato stanice je provozována městem Brnem a její výsledky také prezentuje ČHMÚ na www.chmi.cz. Údaje publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m³
2007	**46**	**209**	**PŘEKROČEN**	173,8	**348 %**
2008	**MIMO PROVOZ**	**MIMO PROVOZ**			
2009	**24**	**40**	Nepřekročen?	90,3	**180 %**
2010	**64**	**29**	**PŘEKROČEN**	151,0	**302 %**
2011	**65**	**21**	**PŘEKROČEN**	129,0	**258 %**
2012	**45**	**24**	**PŘEKROČEN**	147.3	**295 %**
2013	**41**	**62**	**PŘEKROČEN**	117.5	**235 %**
2014	**51**	**23**	**PŘEKROČEN**	90.2	**180.4 %**
2015	33	**??**	Nepřekročen	113.8	**227.6 %**

Poznámka:

K této tabulce je vhodné poznamenat, že pokud stanice neměřila dostatečný počet dnů, pak sice mohlo dojít k překročení limitu pro maximální denní koncentraci více než 35x za rok, ale data jsou neúplná, takže tento stav nelze prokázat. Proto některé roky nejsou v tabulce vyhodnoceny jako překročení limitů.

Také mohou nastat obzvlášť příznivé rozptylové podmínky, kdy v některém období roku, kdy se jinak problémy se znečištěním ovzduší vyskytují, k překročení denních limitů nedojde. Taková situace nastala např. v roce 2015, kdy v první polovině roku došlo k běžně očekávaným

25 dnům s překročeni denního limitu, ale v druhé polovině roku pouze k 8 nadlimitním dnům. Je celkem jednoduché vysvětlit tento jev. Druhá polovina roku 2015 byla zcela mimořádně teplotně nadnormální s podmínkami typickými pro období, kdy jsou rozptylové podmínky takové, že nadlimitní znečištění nevzniká, tj. podobnými jako v období duben – září. Rok 2015 byl podle Světové meteorologické organizace nejteplejším od roku 1850, co se vedou světové záznamy. Podle ještě delších záznamů v ČR byl podle ČHMÚ tok 2015 společně s rokem předchozím nejteplejší od roku 1775, (tedy za 240 let) odkdy se průměry sledují.

Je tedy liché usuzovat, že pokles počtu nadlimitních dnů, ostatně pouze na 94 % limitu, je způsoben nějakým trendem zlepšování kvality ovzduší vázaným na nějaká v JMK aplikovaná opatření. Zjevně tomu tak není a zázraky se nedějí. Bez konkrétních opatření v ČR nemůže dojít k dlouhodobé změně stavu znečištění ovzduší ve sledovaném území.

Ostatně hned v dalším půlroce, od 1. ledna 2016, došlo na stanici Lány (k 1. 6. 2016) k 18 dnům překročení.

Situace s nadlimitním znečištěním se tedy nijak viditelně nebo prokazatelně nezlepšuje, jen dochází cyklicky k letům, kde rozptylové podmínky jsou tak příznivé, že k překročení limitů PM10 nedojde.

Městská část Brno-Bosonohy ve světle nadlimitního zatížení přistoupila k vlastnímu měření profesionální měřicí stanicí pravidelně kalibrovanou výrobcem v Německu. Umístění této stanice bylo uvnitř zástavby Brno-Bosonohy mezi silnicí M/602 (stará pražská) a dálnicí D1. Údaje ze dvou roků kontinuálního měření dokládají očekávaný fakt, že ve středu městské části Brno-Bosonohy, která je přímo exponovaná dálnici D1 jsou naměřené hodnoty znečištění ovzduší předmětnou škodlivinou ještě výrazně vyšší než údaje o znečištění z měřicí stanice Brno-Lány, která umístěna 400 m od dálnice v území bez husté zástavby. V roce 2011 stanice v Brně–Bosonohách doložila 86 dnů s nadlimitním překročením oproti 65 dnům (tedy o 21 dnů více) než stanice Brno-Lány. Data ze stanice Brno-Bosonohy jsou shrnuta v následující tabulce:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m^3	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m^3	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m^3	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m^3
2011	**86**	**34**	**PŘEKROČEN**	165.1	**330 %**
2012	**56**	**3**	**PŘEKROČEN**	138.7	**277 %**

Vezme–ii se v úvahu, že období, do kterého jsou dny s nadlimitním zatížením hlavně koncentrovány, je obdobím zhruba od poloviny října do poloviny března, pak doložené počty dnů s nadlimitním znečištěním dokládají, že v tomto období je v Brně–Bosonohách v dlouhodobém průměru každý třetí den dnem s nadlimitním znečištěním ovzduší a v některých letech je to dokonce každý druhý den. To nelze označit jinak než za katastrofickou situaci, kde nepochybně dochází k rozsáhlému poškozování zdraví lidí, které není tolerovatelné a dávno již měla být přijata koncepční (územně plánovací) opatření na snížení počtu zdrojů znečištění v této oblasti, tj. především odvedení dálkové kamionové dopravy mimo celou oblast Brna a jejího hustě obydleného okolí. Je přitom mnoho let známo, že taková územně plánovací opatření jsou reálná a jak Jihomoravský kraj, tak i Ministerstvo životního prostředí měly dost času dávno tato územně plánovací opatření přijmout a zajistit zásadní nápravu v předmětné nadlimitně zatížené oblasti.

b) Částice polétavého prachu PM_{25}

Další škodlivinou sledovanou zákonem o ovzduší je polétavý prach frakce PM2,5. Tato frakce je specifická tím, zeje těsně spojena se znečištěním generovaným silniční dopravou. Imisní limit pro tento polétavý prach je zákonem stanoven na 25 ug/m^3 průměrné koncentrace v kalendářním roce. Tato škodlivina se postupně začíná měřit na více lokalitách, nicméně již dnes je doloženo, že i tato škodlivina v dané oblasti způsobuje nadlimitní zatížení. Z dat publikovaných ČHMÚ na www.chmi.czje možno doložit, že na měřicí stanici Brno-Lány byl překročen v řadě let za dobu rutinního měření touto stanicí od roku 2009. Zjištěné nadlimitní průměrné roční koncentrace byly 29,5 ug/m^3 v roce 2010, 28,9 ug/m^3 v roce 2011 a 25,6 ug/m^3 v 2014. Ani ve zbývajících letech to nebylo výrazně lepší neb např. v roce 2013byla průměrná roční koncentrace 24,8 ug/m^3 (pouhých 0.2 pod limitem) a v roce 2012 byla průměrná roční koncentrace 24,7 ug/m^3 (pouhých 0.3 pod limitem).

Překračování zákonných limitů ie stav, kdy je doložen rozpor se zákonem, jedná se tedy o protiprávní stav.

Pořizovatel ZÚR byl povinen tento protiprávní stav naprosto prioritně řešit jako nejvyšší prioritu v nově pořizovaných ZÚR.

Nejenže to pořizovatel neřešil (přestože tato hygienická závada s prašností byla explicitně uvedena ve schváleném Zadání ZÚR). ale také KHS zaujala pozici, že tento protiprávní problém ignoruje.

Pokud stanovisko KHS ignorovalo protiprávní stav, pak je samo protiprávním a musí být zrušeno Ministerstvem zdravotnictví.

Připomínka č. 5 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a z vyjádření pořizovatele ZÚR k podmínce 2 v „dohodě" s KHS obnažuje pouze nesprávný postup KHS i zpracovatele i pořizovatele ZÚR.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Pořizovatei uvedl, že *„ke snížení obavy orgánu ochrany veřejného zdraví z časové prodlevy, pořizovatei navrhuje doplnění ZÚR garantující zhotovení územní studie bez dalších odkladů ...".* Toto je naprosto nepřijatelný postup. Pořizovatei nemůže nijak zaručit, tedy „garantovat", že nějaká studie bude zhotovena bez dalších odkladů. Navíc faktem je, ž se skutečně jedná o další odklad, neb pokud taková studie byla potřebná, měla být pořízena před podepsáním smlouvy pořídit ZÚR nebo se s problematikou, měl v rámci pořizování ZÚR a na svůj náklad a v době pořizování těchto ZÚR měl zabývat na svůj náklad zpracovatel ZÚR.

Souhlas s pořizováním této studie není ničím jiným než souhlas s nedokončením ZÚR pro Brno a 50 okolích obcí

a nepřípustným odkladem o řadu let, tj. postupem, který není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci a ve městě Znojmě, ale nepřípustným odkladem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale existujícím významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 6 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 3 schvaluje odklad zahájení postupné minimalizace zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK nesprávně uvedla v podmínce 3 svého stanoviska, že *„KHS JmK požaduje, aby územní studie byla posouzena v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a aby na základě posouzení vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví byla řešena etapizace pro realizaci záměru vymezených jako územní rezervy včetně záměru v plochách a koridorech vymezených v ZÚR JMK s tím, že návrh etapizace musí směrovat k postupné minimalizaci zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek*[1].

Není zřejmé, o jako přílohu ke stavebnímu zákonu se jedná. K územním studií se žádné příloha stavebního zákona nevztahuje. Podmínka KHS je tedy zmatečná.

Připomínka č. 7 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 3 schvaluje odklad zahájení postupné minimafizace zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK nesprávně uvedla v podmínce 3 svého stanoviska, že *„KHS JmK požaduje, aby územní studie byla posouzena v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a aby na základě posouzení vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví byla řešena etapizace pro realizaci záměru vymezených jako územní rezervy včetně záměru v plochách a koridorech vymezených v ZÚR JMK s tím, že návrh etapizace musí směrovat k postupné minimalizaci zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek".*

Územní studie se neposuzuje z hlediska viivu na obyvatelstvo a lidské zdraví. Požadavek KHS je tedy mimo rámec zákona. KHS není oprávněna takové požadavky stanovovat. Podmínka KHS je tedy zmatečná.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 8 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 3 schvaluje odklad zahájení postupné minimalizace zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK nesprávně uvedla v podmínce 3 svého stanoviska, že *„KHS JmK požaduje, aby územní studie byla posouzena v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a aby na základě posouzení vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví byla řešena etapizace pro realizaci záměru vymezených jako územní rezervy včetně záměru v plochách a koridorech vymezených v ZÚR JMK s tím, že návrh etapizace musí směrovat k postupné minimalizaci zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek".*

Územní rezervy se podle stavebního zákona neposuzují z hlediska vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví. Požadavek KHS je tedy mimo rámec zákona. KHS není oprávněna takové požadavky stanovovat. Podmínka KHS je tedy zmatečná.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 9 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 3 schvaluje odklad zahájení postupné minimalizace zdravotních rizik pro obyvatelstvo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK nesprávně uvedla v podmínce 3 svého stanoviska, že *„KHS JmK požaduje, aby územní studie byla posouzena v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a aby na základě posouzení vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví byla řešena etapizace pro realizaci záměru vymezených jako územní rezervy včetně záměru v plochách a koridorech vymezených v ZÚR JMK s tím, že návrh etapizace musí směrovat k postupné minimalizaci zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek*[11].

Souhlas s pořizováním této studie není ničím jiným než souhlas s nedokončením ZÚR pro Brno a 50 okolích obcí a nepřípustným odkladem o řadu let, tj. postupem, který není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci a ve městě Znojmě, ale nepřípustným odkladem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale existujícím významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 10 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně v podmínce 4 formuluje úkol pro územní plánování o požadavek splnění hlukových limitů pro jeden jediný dopravní záměr.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK nesprávně postupovala, když se soustředila na jeden jediný dopravní záměr. KHS je povinna postupovat stejně pro všechny dopravní záměry. Proč se KHS soustředila na jediný záměr je neseznatelné, a proto se jedná o zásadní pochybení KHS. KHS se přitom nijak prokazatelně nezabývala hlučností pro jednotlivé záměry, resp. existujícím stavem hlučnosti.

Připomínka č. 11 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je zmatečný.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS JMK „doporučila", aby *„byl pro specifickou oblast nadmístního významu N–SOB2 Horňácko doplněn úkol pro územní plánování související s vytvářením územních podmínek pro záměry a opatření ke zlepšení parametru dopravní infrastruktury o opatření zásobování vodoď.* Tato formulace je na první pohled nesrozumitelná.

KHS JMK nesprávně postupovala, když se soustředila na jeden jediný dopravní záměr. KHS je povinna postupovat stejně pro všechny dopravní záměry. Proč se KHS soustředila na jediný záměr a zde žádala opatření k zásobování vodou je neseznatelné, a proto se jedná o zásadní pochybení KHS.

Připomínka č. 12 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně zahrnulo doporučení pro výběr varianty DS04–A „Základní ŘSD" pro trasování R52.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Toto doporučení není nijak odůvodněno a tím došlo k zásadnímu pochybení. Stanoviska DOSS musí být odůvodněna, jinak je soud je povinen je zrušit.

Připomínka č. 13a odůvodnění:

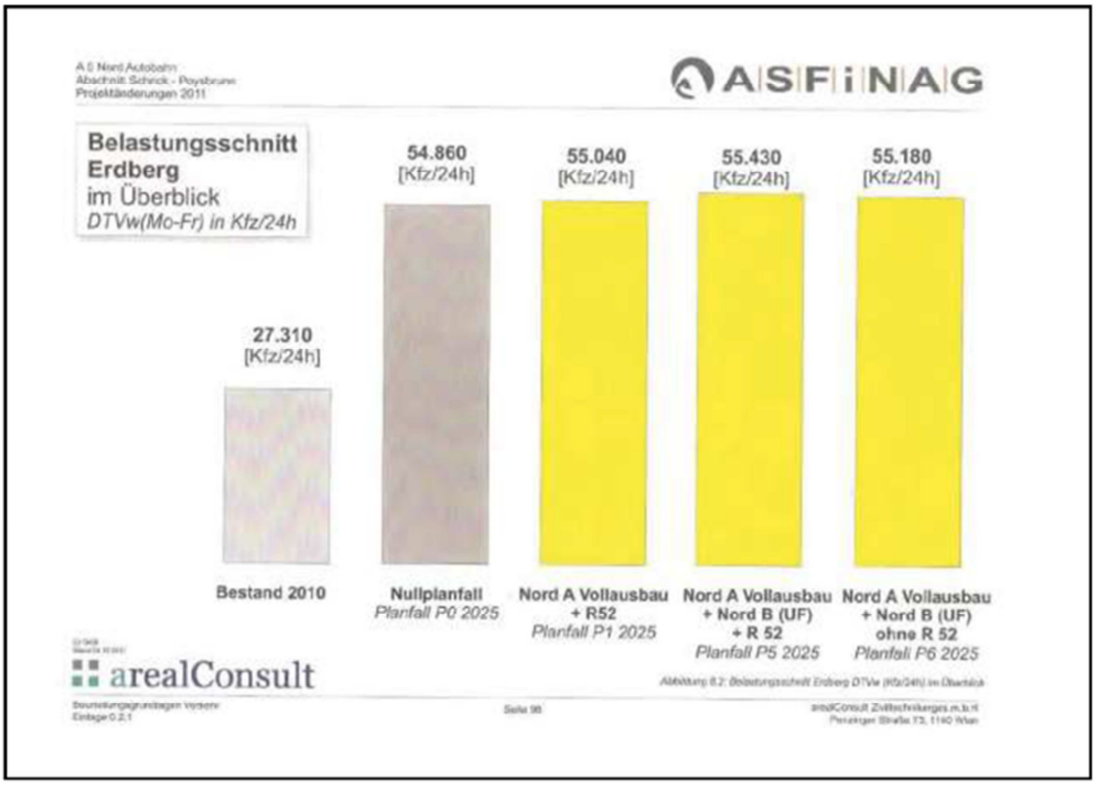
Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně zahrnulo doporučení pro výběr varianty DS04–A „Základní ŘSD" pro trasování R52, neboť ignoruje oblast s překročenými limity znečištění ovzduší.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Formulace KHS *„Současné však KHS JmK považuje za nezbytné, aby byl při konečném výběru variant řešení,*

splňujících požadavky na ochranu veřejného zdraví, respektován veřejný zájem směřující k odvedení dopravy mimo obydlené části sídel v co nejkratším časovém horizontu." je v existujícím kontextu ukázkově nesprávné.

KHS si je zjevně vědoma, že vybudováním R52 vzniká kapacitní dálkový kondor (a zde KHS zamlčuje, že se má jednat o tzv. transevropský Baltsko–adriatický koridor) a že realizací tohoto koridoru bude do něj koncentrována dálková tranzitní nákladní doprava, která bude mít významný negativní vliv na obyvatelstvo. Jak již je dokumentováno v EIA pro R52 z roku 2006 má na hraničním přechodu u Mikulova dojít k nárůstu přeshraniční dopravy na téměř 400 % (z cca 5 tis vozidel denně na hodnoty blízké 20 tis vozidel denně). V pozdějších materiálech rakouské strany se uvádějí ještě vyšší predikované intenzity dopravy a dokonce pro příčný dopravní řez od Reintalu po Laa rakouské dokumenty EIA z roku 2014 uvádějí, že v tomto příčném dopravním řezu se bude koncentrovat 55 tis. vozidel denně.



Ani pořizovatel ZÚR ani posuzovatel SEA ani stanovisko KHS se těmito souvislostmi nezabývá a dokonce všechny tyto subjekty společně zatajují i ten zásadní fakt, že se jedná o „transevropský Baltsko–adriatický koridor".

Je nepochybné, že dálková transevropská doprava nebude končit ani v Mikulově, ani v Pohořelicích, ale bude pokračovat po existujícím úseku R52 do Brna. Toto je naprosto nepřípustné, neb v této oblasti jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné hygienické limity a nelze ani v ZÚR (které mají za povinnost vytvářet podmínky pro výstavbu – viz § 18 stavebního zákona) navrhovat taková vedení kondorů, která by nadlimitní stav dále zhoršovala a ne zlepšovala.

Návrh ZÚR navrhuje stav znečištění ovzduší v oblasti Brna a v jižní části Brněnské aglomerace dále zhoršovat, což je nepřípustné.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 14 a odůvodnění:

Stanovisko KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybné a nesprávně zahrnulo doporučení pro výběr varianty DS04–A „Základní ŘSD" pro trasování R52, neboť ignoruje oblast s překročenými limity znečištění ovzduší.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Formulace KHS *„Současné však KHS JmK považuje za nezbytné, aby byl při konečném výběru variant řešení,*

splňujících požadavky na ochranu veřejného zdraví, respektován veřejný zájem směřující k odvedení dopravy mimo obydlené části sídel v co nejkratším časovém horizontu." je v uvedeném kontextu jednoznačným důkazem, že KHS si bylo při vydávání stanoviska vědomo vznikajících problémů.

Uvedená formulace KHS je přitom naprosto nesmyslná, neb při nově navrhovaném zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší nemůže *„splnit požadavky na ochranu veřejného zdrav?'*, nemůže *„respektovat veřejný zájem směřující k odvedení dopravy mimo obydlené části sídel".*

Tímto svým postupem KHS JMK významně pochybila.

Doporučení pro R52 je tedy postupem, který není řešením existující protiprávní situace v JMK a specificky v Brně a Brněnské aglomeraci, ale naprosto chybným postupem, kdy desetitisíce občanů se díky chybnému postupu pořizovatele ZÚR a KHS budou o řadu let déle vystaveni ne potenciálním rizikům, ale narůstajícím a významným negativním vlivům na lidské zdraví. Je tedy dokonce otázkou, zda obě jmenované instituce svým postupem nekonají tak, že se jedná o obecné ohrožení, tedy o konání s možnými trestně právními aspekty.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 15 a odůvodnění:

Zařazení bloku označeného jako „Upozornění" do Stanoviska KHS JMK čj. JMK 27265/2015 je chybné.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Žádný takový blok textu do stanovisek nepatří.

Připomínka č. 16 a odůvodnění:

Obsah bloku označeného jako „Upozornění" do Stanoviska KHS JMK čj. JMK 27265/2015 je chybný.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Formulace o tom, že něco je ze strany KHS právně nevymahatelné, jsou nemístná. Stanovisko KHS musí být vždy formováno tak, že musí obsahovat jen body dle zákona a KHS je povinna dohlížet na jejich dodržování a vymáhat jejich plnění.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 17 a odůvodnění:

Obsah bodu 2 v bloku označeném jako „Upozornění" do Stanoviska KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybný.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Je zde uvedeno:

2. KHS JmK upozorňuje, že všechna kompenzační opatření stanovena v části A.6.9. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území ve vztahu k lidskému zdraví, tj.
   - snížení a regulace intenzity dopravy uvnitř obytné zástavby (po dostavbě obchvatů),
   - odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu),
   - omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti,
   - při průtazích silnic středem měst v těsném kontaktu se zástavbou je vhodným technickým opatřením výměna běžných oken za okna protihluková s garantovaným stupněm vzduchové neprůzvučnosti,
   - instalace tichých povrchů vozovek,
   - výsadba porostů dřevin oddělujících obytnou zástavbu od hlavních komunikací,
   - využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích)

   nejsou ze strany KHS JmK právně vymahatelná.

Formulace o tom, že něco je ze strany KHS právně nevymahatelné, jsou nemístná. Stanovisko KHS musí být vždy

formováno tak, že musí obsahovat jen body dle zákona a KHS je povinna dohlížet na jejich dodržování a vymáhat jejich plnění.

Pokud KHS stanoví některý z výše uvedených úkolů k nápravě nadlimitní hlukové zátěže, pak je KHS povinno toto vymáhat.

Je bohužel pravdou, že ukázkou naprostého chybování KHS je např. situace na ulici U/602, tzv. Stará Pražská, kde KHS naprosto neuspěla se svými postupy a vydává jednu časově omezenou výjimku za druhou. V poslední z nich musela uznat, že ani tzv. stará hluková zátěž není už dodržována, a tak KHS posvětila na další léta překračování zákonných limitů až o 13 dB. To je naprosto šokující skandál.

Pokud zde na úrovni ZÚR KHS jasně ukazuje, že rezignuje na své úkoly a pravomoci, pak takovéto stanovisko musí být zrušeno.

Připomínka č. 18 a odůvodnění:

Obsah bodu 2 v bloku označeném jako „Upozornění" do Stanoviska KHS JMK čj. JMK 27265 /2015 je chybný.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Je zde uvedeno:

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 byla Vládou ČR schválena aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, KHS JmK doporučuje při úpravě návrhu ZÚR JMK zohlednit mj. články (23), (24) a (24a).

Pokud zde byl 4x identický text, pak hlavním problémem bylo, ne že je to text identický, ale že zřejmě ve 3 případech text v ZÚR věcně scházel.

Pokud KHS vydává souhlasné stanovisko k něčemu, co schází, je to více než na považenou. Mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

Připomínka č. 19 a odůvodnění:

KHS rezignovala na svoji povinnost ověřit implementaci závazné Politiky územního rozvoje, specificky jejích článků týkajících se veřejného zdraví.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 byla Vládou ČR schválena aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, KHS JmK doporučuje při úpravě návrhu ZÚR JMK zohlednit mj. články (23), (24) a (24a).

Není možné „doporučovat" zohlednění předmětných závazných článků. KHS byla povinna na jejich zohlednění trvat.

Připomínka č. 20 a odůvodnění:

KHS rezignovala na svoji povinnost vydat nesouhlasné stanovisko při nenaplnění čl. (23) závazné Politiky územního rozvoje, týkajícího se veřejného zdraví.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 byla Vládou ČR schválena aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, KHS JmK doporučuje při úpravě návrhu ZÚR JMK zohlednit mj. články (23), (24) a (24a).

Z uvedené formulace KHS je zřejmé, že Aktualizace PÚR z hlediska uvedených článků v ZÚR nebyla respektována.

Čl. (23) PÚR zní:

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl

14

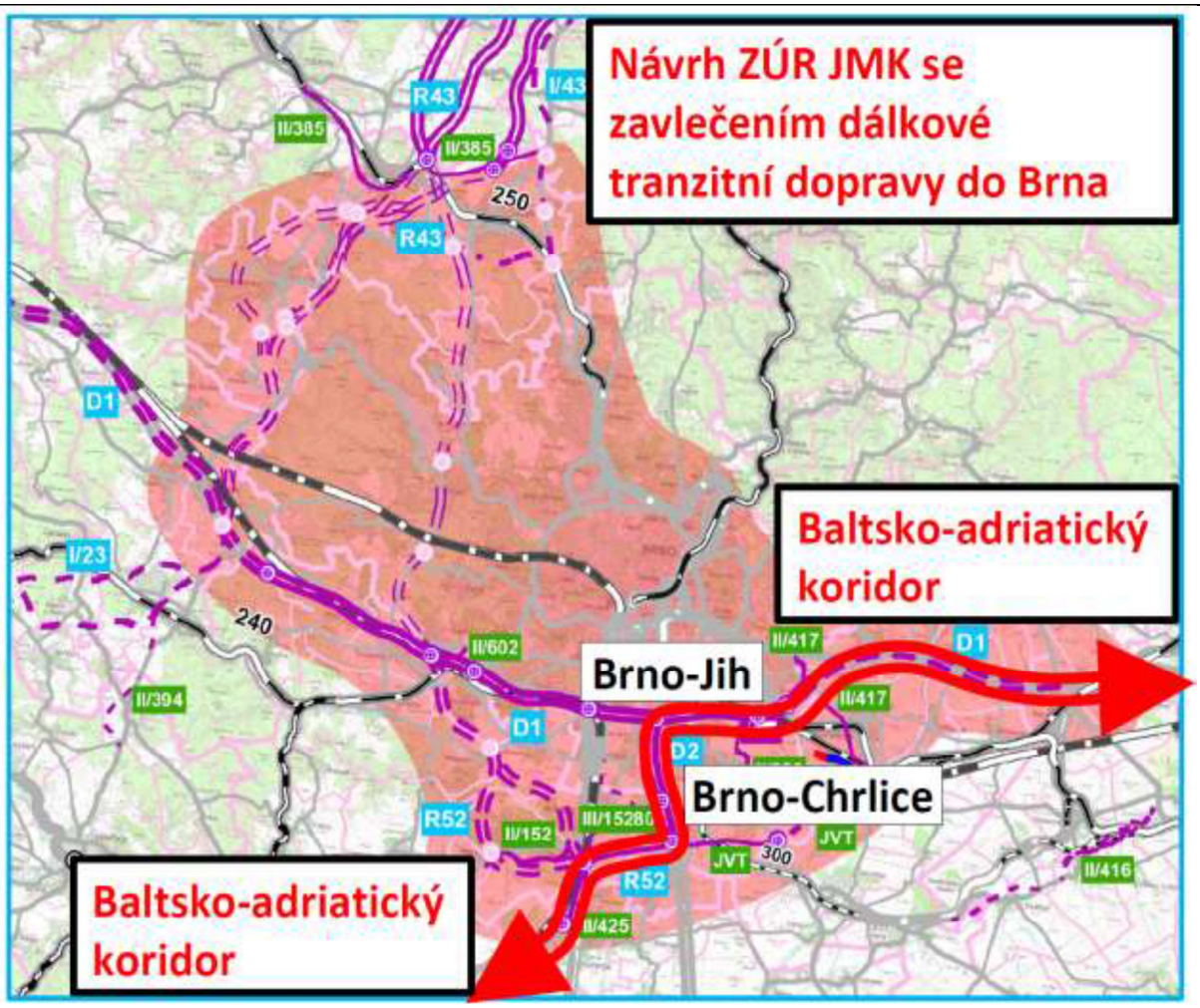
---

zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Pokud KHS vydává souhlasné stanovisko k něčemu, co schází, je to více než na pováženou. Mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

V ZÚR totiž schází je trasování transevropského Baltsko–adriatického koridoru, které naprosto nesplňuje podmínku zamezení *„možného nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel.*

Nově navrhované zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší je v příkrém rozporu se závaznou PÚR.



Pokud KHS upozorňuje na nutnost respektování či. (23) PÚR a neidentifikuje viditelné rozporu s tímto článkem z PÚR, pak KHS zásadním způsobem pochybila.

Pokud dokonce KHS vydá souhlasné stanovisko k něčemu, co je zásadním způsobem chybné, pak je víc než na místě úřední osobu, pracovnici jmenovitě uvedenou na předmětném stanovisku KHS, odpovědnou za vypracování stanoviska, nechat přezkoušet ze znalosti zákona.

Je nutné neprodleně sjednat nápravu a stanovisko KHS JMK zrušit.

Připomínka č. 21 a odůvodnění:

KHS rezignovala na svoji povinnost vydat nesouhlasné stanovisko při nenaplnění či. (24) závazné Politiky územního rozvoje, týkajícího se veřejného zdraví.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 byla Vládou ČR schválena aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, KHS JmK doporučuje při úpravě návrhu ZÚR JMK zohlednit mj. články (23), (24) a (24a).

Z uvedené formulace KHS je zřejmé, že Aktualizace PÚR z hlediska uvedených článků v ZÚR nebyla respektována.

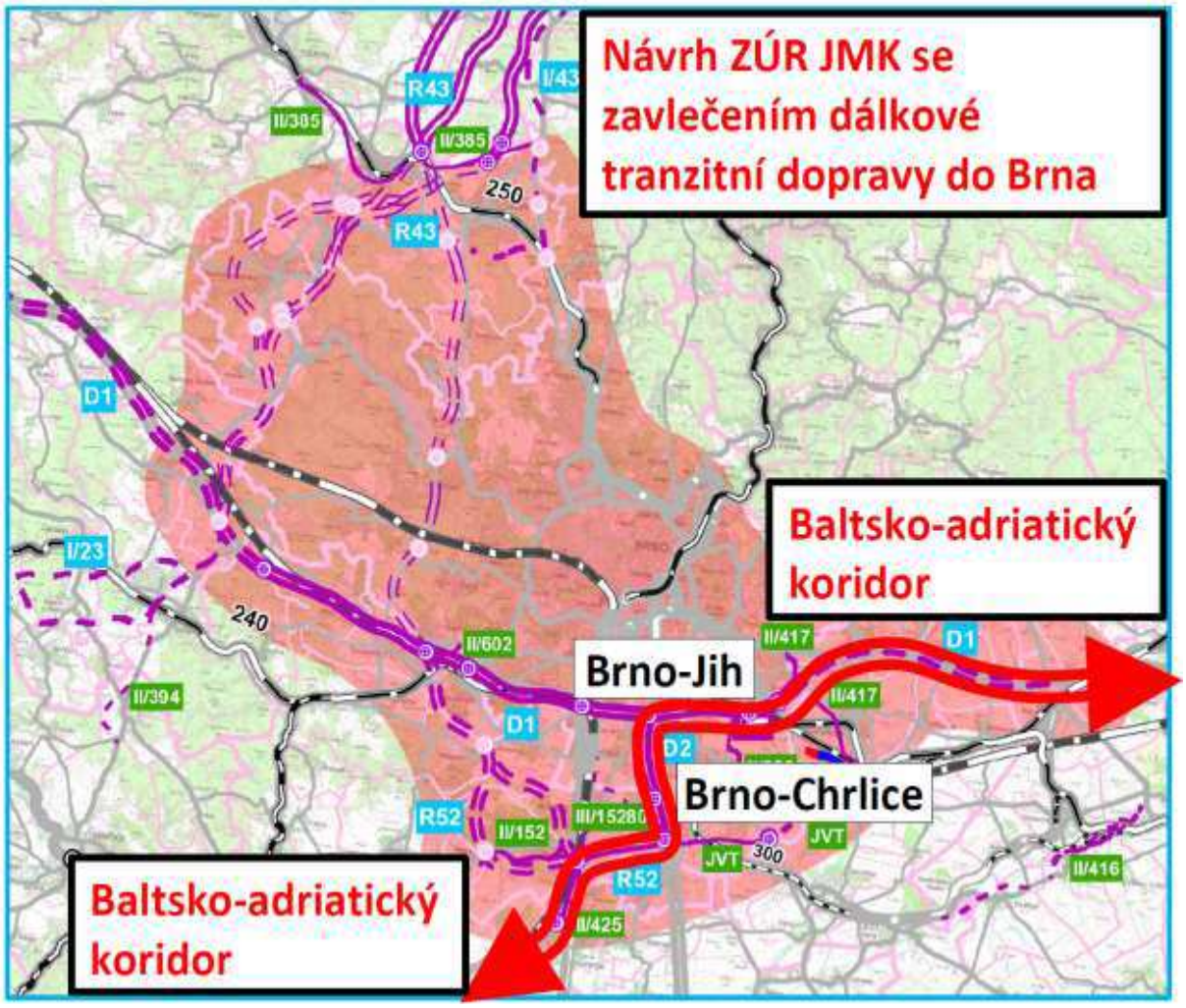
Čl. (24) PÚR zní:

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Pokud KHS vydává souhlasné stanovisko k něčemu, co schází, je to více než na pováženou. Mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

V ZÚR totiž schází je trasování transevropského Baltsko–adriatického koridoru, které naprosto nesplňuje podmínku *„Vytvářet podmínky pro zvyšování ochrany a obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi.*

Nově navrhované zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší je v příkrém rozporu se závaznou PÚR.



Pokud KHS upozorňuje na nutnost respektování či. (24) PÚR a neidentifikuje viditelné rozporu s tímto článkem z PÚR, pak KHS zásadním způsobem pochybila.

Pokud dokonce KHS vydá souhlasné stanovisko k něčemu, co je zásadním způsobem chybné, pak je víc než na místě úřední osobu, pracovnici jmenovitě uvedenou na předmětném stanovisku KHS, odpovědnou za vypracování stanoviska, nechat přezkoušet ze znalosti zákona.

Je nutné neprodleně sjednat nápravu a stanovisko KHS JMK zrušit.

Připomínka č. 22 a odůvodnění:

KHS rezignovala na svoji povinnost vydat nesouhlasné stanovisko při nenaplnění či. (24) závazné Politiky územního rozvoje, týkajícího se veřejného zdraví.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

DOPORUČENÍ

Vzhledem ke skutečnosti, že dne 15. 4. 2015 byla Vládou ČR schválena aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, KHS JmK doporučuje při úpravě návrhu ZÚR JMK zohlednit mj. články (23), (24) a (24a).

Z uvedené formulace KHS je zřejmé, že Aktualizace PÚR z hlediska uvedených článků v ZÚR nebyla respektována.

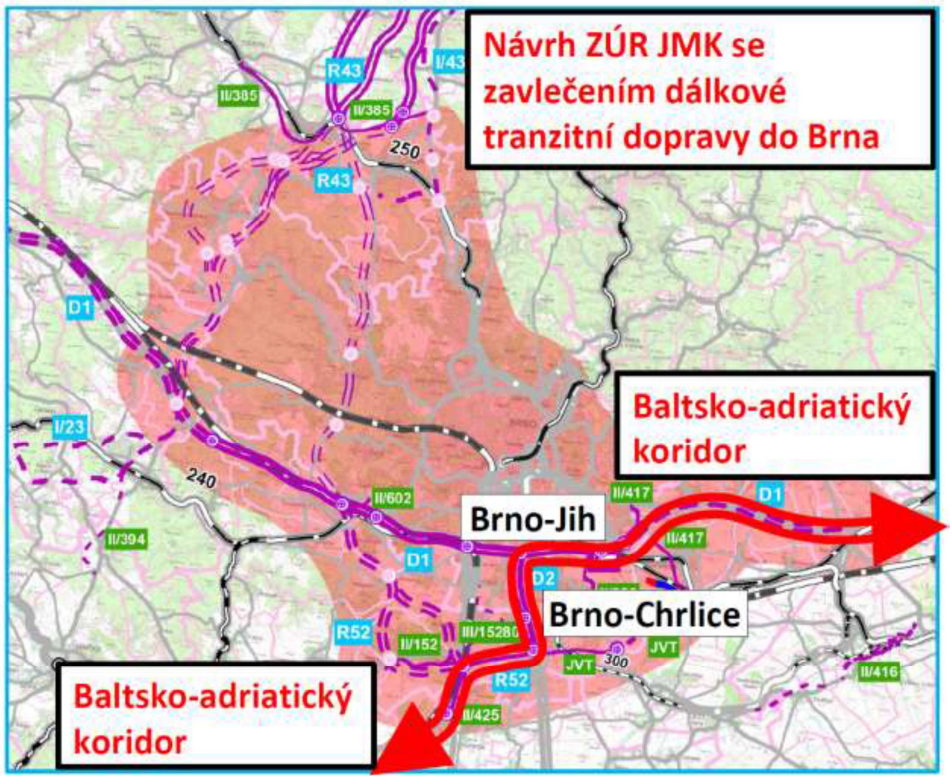
Čl. (24a) PÚR zní:

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Pokud KHS vydává souhlasné stanovisko k něčemu, co schází, je to více než na pováženou. Mělo být vydáno nesouhlasné stanovisko.

V ZÚR totiž schází je trasování transevropského Baltsko–adriatického koridoru, které naprosto nesplňuje podmínku *„Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdrávi, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.“.*

Nově navrhované zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší je v příkrém rozporu se závaznou PÚR.



Pokud KHS upozorňuje na nutnost respektování či. (24a) PÚR a neidentifikuje viditelné rozporu s tímto článkem z PÚR, pak KHS zásadním způsobem pochybila.

Pokud dokonce KHS vydá souhlasné stanovisko k něčemu, co je zásadním způsobem chybné, pak je víc než na místě úřední osobu, pracovnici jmenovitě uvedenou na předmětném stanovisku KHS, odpovědnou za vypracování stanoviska, nechat přezkoušet ze znalosti zákona.

Je nutné neprodleně sjednat nápravu a stanovisko KHS JMK zrušit.

Připomínka č. 23 a odůvodnění:

KHS ignorovala skutečnost, že posouzení vlivů z hlediska veřejného zdraví (posouzení SEA, část HIA) nebylo řádně provedeno.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS v odůvodnění uvedla:

Konkrétní řešení ZÚR JMK reflektuje na závěry VVURÚ a SEA, které představují z hlediska posouzení vlivů na veřejné zdraví resp. na obyvatelstvo a lidské zdraví zcela zásadní podklady pro posouzení tohoto řešení a rovněž pak pro uplatnění stanoviska a vyjádření dle ustanovení § 4 odst. 3 a § 37 odst. 3 a 6 stavebního zákona.

KHS však zanedbala skutečnost, že řešení nedokončených ZÚR v oblasti *„červeného fleku“* (viz výkres ze ZÚR níže)



neobsahuje posouzení dopadů neřešení situace s nadlimitním zatížením této oblasti.

Tato absence plného posouzení navrhovaného řešení ZÚR z hlediska existujícího nadmístního zatížení obyvatelstva a z hlediska nepochybně očekávaného nárůstu tohoto zatížení díky standardně očekávanému nárůstu intenzit dopravy (celostátní průměr meziročního nárůstu se pohybuje okolo 2 procent, tedy za období, na které se má provádět posuzování se jedná o nárůst o cca 40 procent) je zásadním problémem.

Připomínka č. 24 a odůvodnění:

KHS ignorovala neúplnost posouzení HIA (SEA).

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS v odůvodnění přiznala, že:

Ostatní vlivy jsou souhrnně posuzovány v kategorii *Obyvatelstvo* (jedná se o soubor kvalitativně charakterizovaných faktorů působících v souhrnu na celkovou „pohodu života" obyvatel), vlivy znečištění ovzduší a hluku jsou zahrnuty pouze v míře obtěžujících faktorů snižujících pohodu bydlení v daném místě (prašnost, obtěžování hlukem).

KHS však zanedbala skutečnost, že především se musí zabývat otázkou danou zákonem, a to **překračováním zákonných LIMITŮ.**

KHS tedy zanedbala nejdůležitější aspekt, a to, že limity znečištění ovzduší jsou v oblasti jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace dlouhodobě (min. 20 let) a významně překračovány.

Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Připomínka č. 25 a odůvodnění:

KHS nejen ignorovala neúplnost a nesprávnost posouzení HIA (SEA), ale dokonce tvrdí, že ZÚR ochraňují zdraví lidí.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

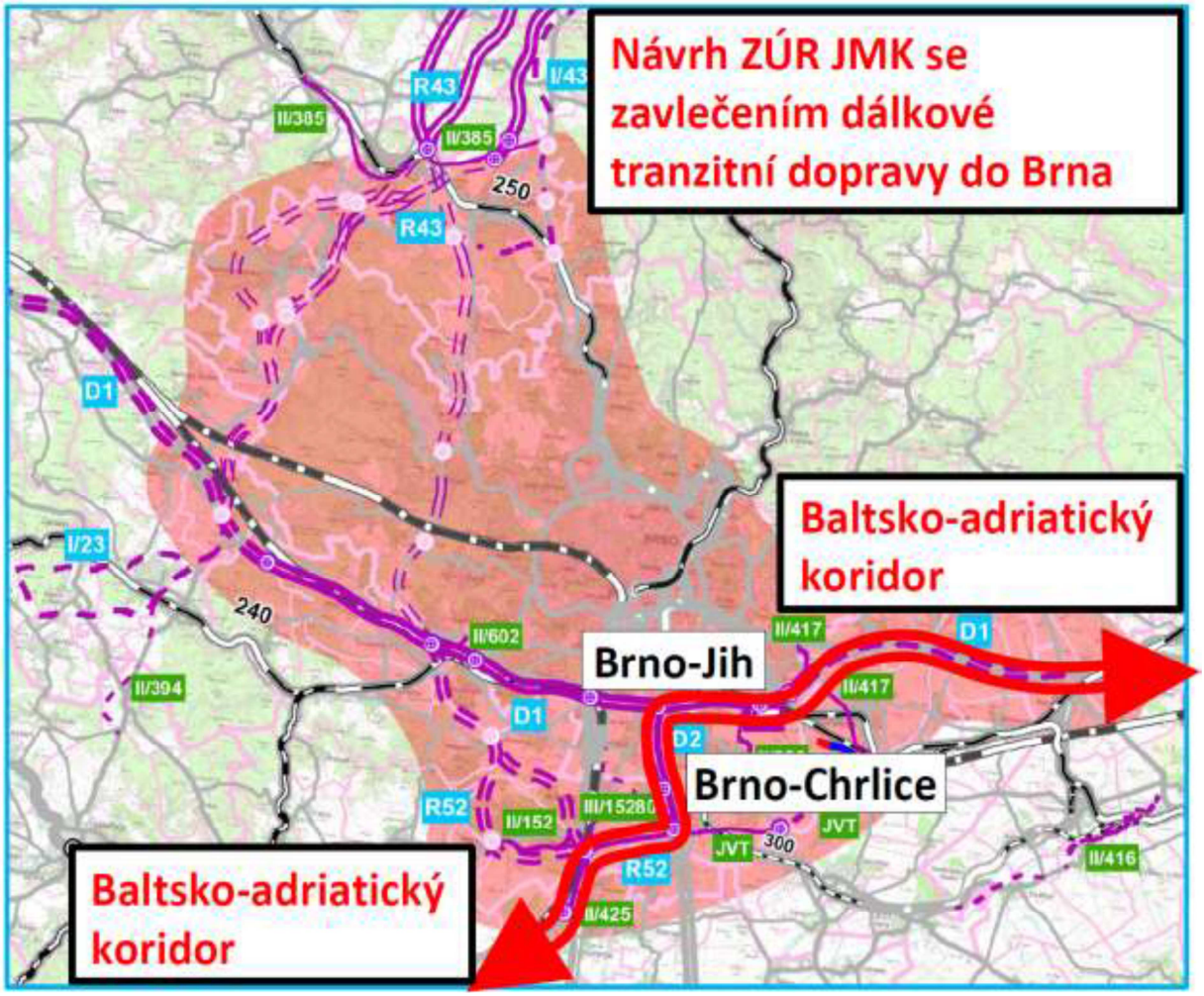
KHS v odůvodnění uvedla na podporu svého souhlasného stanoviska, že:

K dosažení cíle *„Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel"* stanoveného Zdravím 21 přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovením priority *„Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí."* a *„Vytváření územních podmínek pro zabezpečení kvality života obyvatel a obytného prostředí, s cílem podpořit zajištění sídel potřebnou veřejnou infrastrukturou, podpořit příznivá urbanistická a architektonická řešení..."*

Je absurdním tvrzením KHS, když KHS uvádí, že *„Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel" stanoveného Zdravím 21 přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovením priority „Vytvářet územní podmínky pro zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.",*

KHS nejen zanedbala nejdůležitější aspekt, a to, že limity znečištění ovzduší jsou v oblasti jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace dlouhodobě (min. 20 let) a významně překračovány, ale zcela zanedbala i fakt, že návrh ZÚR nevede ke zlepšení protiprávní situace s překročenými zákonnými limity znečištění ovzduší na jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace, ale že návrh ZÚR nově navrhuje zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih,

Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší.



Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Připomínka č. 26 a odůvodnění:

KHS si nesprávně ignorovalo neúplný popis stavu životního prostředí.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

Obsahem kapitoly *A.3 Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyly uplatněny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje* SEA (dále také „kapitola A.3 SEA") je popis současného stavu jednotlivých složek životního prostředí, přírodních podmínek ovlivňujících kvalitu těchto složek, jejich dosavadní vývoj a nástin extrapolace bez uplatnění řešení obsažených v ZÚR JMK („nulová varianta").

V této části ZÚR není správně zahrnuta informace o dlouhodobém a významném stavu znečištění ovzduší v oblasti jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace. Tento stav je za posledních 20 let naprosto alarmující není zde žádná podstatná změna k lepšímu. Naopak zahájení měření koncentrací PM2,5, což jsou částice generované zejména dopravou, ukazuje, že **dokonce i celoroční limity jsou opakovaně překračovány.**

Návrh ZÚR a SEA nelze akceptovat, pokud zde nebude plnohodnotně popsán nadlimitní stav znečištění v daném území, tj že bude zahrnovat plná oficiální data publikovaná Českým hydrometeoroiogickým ústavem na www.chmi.cz, která obsahují informace shrnuté v níže uvedeném komentovaném tabelárním souhrnu.

Toto dlouhodobé překračování zákonných limitů dokládají níže uvedená fakta:

Nezákonný stav znečištění ovzduší v oblasti městského obvodu statutárního města Brna, Brno-Bosonohy

Na území města Brna jsou dlouhodobě překračovány imisní limity škodlivých látek v ovzduší, stanovené právními předpisy pro ochran zdraví lidí, a dochází zde i ke smogovým situacím. V Brně jsou doloženy významné a dlouhodobě se vyskytující nadlimitní koncentrace polétavého prachu PM10 a PM2,5 a dochází také k překročení limitů karcinogenního a mutagenního benzo[a]pyrenu. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší v této oblasti jsou mobilní zdroje, specificky silniční doprava. Předmětná oblast patří k oblastem s nejvíce znečištěným ovzduším v rámci České republiky. Autoritativní údaje jsou zveřejňovány Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ)– viz např. grafické ročenky a tabelární ročenky ČHMÚ dostupné na www.chmi.cz.

Výše uvedené platí i pro území městského obvodu Brno-Bosonohy, které je bezprostředně exponováno hlavní dálkové dopravní tepně České republiky –dálnici D1.

Jak je doloženo níže u několika ze sledovaných látek na tomto území, jejich koncentrace dlouhodobě překračují přípustnou míru znečištění ovzduší vyjádřenou tzv. imisními limity, vyhlášenými pro ochranu zdraví lidí a maximálními počty jejich překročení ve smyslu ust. § 3 odst. 1 a přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší. Zákon č. 201/2012 Sb. plně transponoval imisní limity, resp. „mezní hodnoty“ znečištění ovzduší, vyplývající z právních předpisů EU (ES), konkrétně zejména směrnice Rady 96/62/ES ze dne 27. 9. 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší, (dále jen směrnice 96/62/ES) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen směrnice 2008/50/ES).

a) Částice polétavého prachu PM_{10}

Podle přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší jsou stanoveny imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení. Jedním z nich je limit pro prachové částice polétavého prachu frakce PM10, který jako

maximálně přípustné stanovuje, že denní průměr 50ug/m3 pro koncentraci PM10 v ovzduší smí být překročen maximálně 35 dnů za kalendářní rok.

Jak je doloženo níže, tento limit by! v období, pro které jsou na www.chmi.cz zveřejněny naměřené údaje pro tuto škodlivinu, překračován významně a opakovaně. V posledním období došlo k překročení předmětného limitu v letech 2014(51 dní), 2013(41 dní), 2012 (45 dní), 2011 (65 dní) a 2010 (64 dní). Závažnost dokládají i maximální denní hodnoty znečištění, které z období, z které jsou uveřejněny údaje, přesáhly i 400 % denního limitu. Významnost problému dokládá i skutečnost, že v území nedochází za posledních téměř 20 let k žádné významné změně k lepšímu. Průměrné počty dnů s nadlimitním znečištěním 50ug/m3 v kalendářních letech 2010 – 2014 (průměrně 53 dnů) nejsou žádným zlepšením oproti podobné pětileté periodě 2003 – 2007, ve které průměrný počet dnů se znečištěním 50ug/m3 za kalendářní rok činí 55 dnů. Nadlimitní znečištění je tedy dlouhodobé a významné. Publikované údaje navíc nedokládají žádné zlepšování situace. Pokud tedy byla nějaká opatření provedena, byla buď neúčinná nebo převážil vliv nárůstu intenzit dopravy za dané období.

Nejbližší měřicí stanicí pro oblast Bosonoh byla do roku 2009 stanice ČHMÚ Brno-Tuřany. Údaje pro tuto stanici publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m³	Počet dnů s koncentrací PM_{10} přesně rovnou dennímu limitu 50µg/m³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah k ročnímu imisnímu limitu max. 35 dnů za rok s překročením denního imisního limitu 50µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m³	Maximální denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m³
1997	46	5	28	PŘEKROČEN	174,8	350 %
1998	48	4	0	PŘEKROČEN	161,8	323 %
1999	31	1	0	Nepřekročen	87,9	176 %
2000	19	1	10	Nepřekročen	88,0	176 %
2001	33	4	3	Nepřekročen?	122,3	244 %
2002	52	6		PŘEKROČEN	184,1	368 %
2003	68		11	PŘEKROČEN	215,2	430 %
2004	43	1	11	PŘEKROČEN	112,7	225 %
2005	60		9	PŘEKROČEN	123,7	247 %
2006	67		10	PŘEKROČEN	201,8	404 %
2007	40		10	PŘEKROČEN	219,8	440 %
2008	25		22	Nepřekročen?	97,9	196 %
2009	30		1	Nepřekročen	158,4	316 %

Od roku 2009 započalo rutinní měření na měřicí stanici Brno-Lány v těsné blízkosti městské části Brno-Bosonohy. Tato stanice je provozována městem

Brnem a její výsledky také prezentuje ČHMÚ na www.chmi.cz. Údaje publikované ČHMÚ na www.chmi.cz lze shrnout do následující tabulky:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m³	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m³	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m³
2007	46	209	PŘEKROČEN	173,8	348 %
2008	MIMO PROVOZ	MIMO PROVOZ			
2009	24	40	Nepřekročen?	90,3	180 %
2010	64	29	PŘEKROČEN	151,0	302 %
2011	65	21	PŘEKROČEN	129,0	258 %
2012	45	24	PŘEKROČEN	147.3	295 %
2013	41	62	PŘEKROČEN	117.5	235 %
2014	51	23	PŘEKROČEN	90.2	180.4 %
2015	33	??	Nepřekročen	113.8	227.6 %

Poznámka:

K této tabulce je vhodné poznamenat, že pokud stanice neměřila dostatečný počet dnů, pak sice mohlo dojít k překročení limitu pro maximální denní koncentraci více než 35x za rok, ale data jsou neúplná, takže tento stav nelze prokázat. Proto některé roky nejsou v tabulce vyhodnoceny jako překročení limitů.

Také mohou nastat obzvlášť příznivé rozptylové podmínky, kdy v některém období roku, kdy se jinak problémy se znečištěním ovzduší vyskytují, k překročení denních limitů nedojde. Taková situace nastala např. v roce 2015, kdy v první polovině roku došlo k běžně očekávaným 25 dnům s překročení denního limitu, ale v druhé polovině roku pouze k 8 nadlimitním dnům. Je celkem jednoduché vysvětlit tento jev. Druhá polovina roku 2015 byla zcela mimořádně teplotně nadnormální s podmínkami typickými pro období, kdy jsou rozptylové podmínky takové, že nadlimitní znečištění nevzniká, tj. podobnými jako v období duben –září. Rok 2015 byl podle Světové meteorologické organizace nejteplejším od roku 1850, co se vedou světové záznamy. Podle ještě delších záznamů v ČR byl podle ČHMÚ tok 2015 společně s rokem předchozím nejteplejší od roku 1775, (tedy za 240 tet) odkdy se průměry sledují.

Je tedy liché usuzovat, že pokles počtu nadlimitních dnů, ostatně pouze na 94 % limitu, je způsoben nějakým trendem zlepšování kvality ovzduší vázaným na nějaká v JMK aplikovaná opatření. Zjevně tomu tak není a zázraky se nedějí. Bez konkrétních opatření v ČR nemůže dojít k dlouhodobé změně stavu znečištění ovzduší ve sledovaném území.

Ostatně hned v dalším půlroce, od 1. ledna 2016, došlo na stanici Lány (k 1. 6. 2016) k 18 dnům překročení.

Situace s nadlimitním znečištěním se tedy nijak viditelně nebo prokazatelně nezlepšuje, jen dochází cyklicky k letům, kde rozptylové podmínky jsou tak příznivé, že k překročení limitů PM10 nedojde.

Městská část Brno-Bosonohy ve světle nadlimitního zatížení přistoupila k vlastnímu měření profesionální měřicí stanicí pravidelně kahbrovanou výrobcem v Německu. Umístění této stanice bylo uvnitř zástavby Brno-Bosonohy mezi silnicí M/602 (stará pražská) a dálnicí D1. Údaje ze dvou roků kontinuálního měření dokládají očekávaný fakt, že ve středu městské části Brno-Bosonohy, která je přímo exponovaná dálnici D1 jsou naměřené hodnoty znečištění ovzduší předmětnou škodlivinou ještě výrazně vyšší než údaje o znečištění z měřicí stanice Brno-Lány, která umístěna 400 m od dálnice v území bez husté zástavby. V roce 2011 stanice v Brně–Bosonohách doložila 86 dnů s nadlimitním překročením oproti 65 dnům {tedy o 21 dnů více) než stanice Brno-Lány. Data ze stanice Brno-Bosonohy jsou shrnuta v následující tabulce:

Rok	Počet dnů s koncentrací PM_{10} vyšší než 50µg/m^3	Počet dnů s výpadky měření stanice	Vztah vzhledem k dnešnímu hygienickému limitu tj. max. 35 dnů za rok s překročením denního limitu 50µg/m^3	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v µg/m^3	Maxim. denní průměrná koncentrace PM_{10} v procentech vztažená k platnému limitu 50µg/m^3
2011	**86**	**34**	**PŘEKROČEN**	165.1	**330 %**
2012	**56**	**3**	**PŘEKROČEN**	138.7	**277 %**

Vezme–li se v úvahu, že období, do kterého jsou dny s nadlimitním zatížením hlavně koncentrovány, je obdobím zhruba od poloviny října do poloviny března, pak doložené počty dnů s nadlimitním znečištěním dokládají, že v tomto období je v Brně–Bosonohách v dlouhodobém průměru každý třetí den dnem s nadlimitním znečištěním ovzduší a v některých letech je to dokonce každý druhý den. To nelze označit jinak než za katastrofickou situaci, kde nepochybně dochází k rozsáhlému poškozování zdraví lidí, které není tolerovatelné a dávno již měla být přijata koncepční (územně plánovací) opatření na snížení počtu zdrojů znečištění v této oblasti, tj. především odvedení dálkové kamionové dopravy mimo celou oblast Brna a jejího hustě obydleného okolí. Je přitom mnoho let známo, že taková územně plánovací opatření jsou reálná a jak Jihomoravský kraj, tak i Ministerstvo životního prostředí měly dost času dávno tato územně plánovací opatření přijmout a zajistit zásadní nápravu v předmětné nadlimitně zatížené oblasti.

b) Částice polétavého prachu $PM_{2,5}$

Další škodlivinou sledovanou zákonem o ovzduší je polétavý prach frakce PM2,5. Tato frakce je specifická tím, že je těsně spojena se znečištěním generovaným silniční dopravou. Imisní limit pro tento polétavý prach je zákonem stanoven na 25 ug/m^3 průměrné koncentrace v kalendářním roce. Tato škodlivina se postupně začíná měřit na více lokalitách, nicméně již dnes je doloženo, že i tato škodlivina v dané oblasti způsobuje nadlimitní zatížení. Z dat publikovaných ČHMÚ na www.chmi.czje

možno doložit, že na měřicí stanici Brno-Lány byl překročen v řadě let za dobu rutinního měření touto stanicí od roku 2009. Zjištěné nadlimitní průměrné roční koncentrace byly 29,5 *[ígim^3 v* roce 2010, 28,9 ug/m^3 v roce 2011 a 25,6 ug/m^3 v 2014. Ani ve zbývajících letech to nebylo výrazně lepší neb napr. v roce 2013byla průměrná roční koncentrace 24,8 ug/m^3 (pouhých 0.2 pod limitem) a v roce 2012 byla průměrná roční koncentrace 24,7 ug/m^3 (pouhých 0.3 pod limitem).

Překračování zákonných limitů je stav, kdy je doložen rozpor se zákonem, jedná se tedy o protiprávní stav.

Pořizovatel ZÚR byl povinen tento protiprávní stav naprosto prioritně řešit jako nejvyšší prioritu v nově pořizovaných ZÚR.

Nejenže to pořizovatel neřešil (přestože tato hygienická závada s prašností byla explicitně uvedena ve schváleném Zadání ZÚR), ale také KHS zaujala pozici, že tento protiprávní problém ignoruje.

Pokud stanovisko KHS ignorovalo protiprávní stav, pak je samo protiprávním a musí být zrušeno Ministerstvem zdravotnictví.

Připomínka č. 27 a odůvodnění:

Stanovisko KHS správně cituje ze ZÚR, že nejhorší situace se znečištěním ovzduší je v okolí km 194 a 196 na D1 a v prostoru D2, ale toto dále ve svém textu ignoruje a zejména KHS trestuhodně opomíjí i zde, že její úkol je především se soustředit na problémy s překračováním zákonných limitů a nepřipouštět, aby takové situace existovaly bez okamžitého zahájení řešení protiprávní situace.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS cituje ze ZÚR, že

Z přehledu o produkci emisí na území JmK dle kategorií zdrojů pro jednotlivé znečišťující látky (pro období let 2008 – 2012) vyplývá, že hlavním původcem znečišťování ovzduší tuhými látkami, oxidy dusíku a oxidem uhelnatým jsou zdroje kategorie REZZO 4, tj. mobilní zdroje znečišťování (mezi nejvíce zatížené komunikace na území Jihomoravského kraje patří dálnice D1 a D2 a silnice č. I/42 a I/43, nejvíce zatíženým úsekem z hlediska celkové intenzity dopravy i z hlediska počtu nákladních vozidel je úsek dálnice D1 mezi exity č. 194 a 196).

Naprosto katastrofální situaci se vznikajícími významnými negativními kumulativními vlivy v oblasti u křižování dálnic D1 a D2 dokumentuje i následující schématický obrázek reflektující oficiální metodiku rezortu dopravy (dle hodnocení externalit v tzv. hodnocení HDM–4 dle metodiky Světové banky), kde se pro výpočet externalit prašnosti z dopravy berou pásy s nejvýznamnějšími dopady prašnosti z mobilních zdrojů, a to pásy o šíři 3 km.



Pokud stanovisko KHS ignorovalo protiprávní stav, pak je samo protiprávním a musí být zrušeno Ministerstvem zdravotnictví.

Připomínka č. 28 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

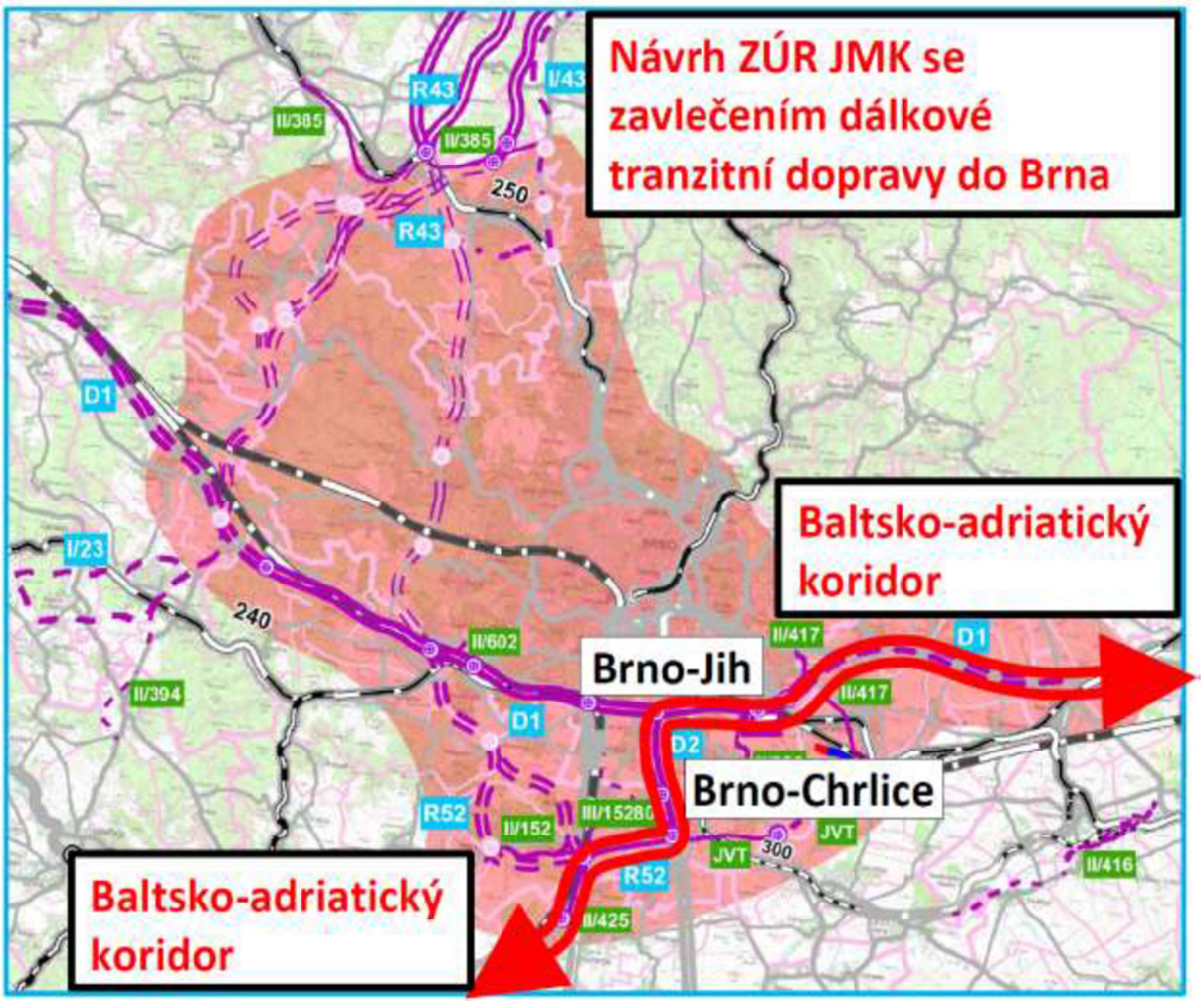
Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast jihu Brna a jižní část Brněnské aglomerace, kde je situace z celého JMK naprosto nejhorší nemá být realizována žádná přeložka ani obchvat, které by mohly přispět k zlepšení protiprávního stavu, tj, nadlimitně znečištěného ovzduší v této oblasti.

Naopak ZÚR zde navrhují sem zavléct transevropský Baltsko–adriatický koridor do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší.



Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Připomínka č. 29 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti MČ Brno-Bosonohy / Troubsko / Ostopovice / Popůvky a dalších obcí a městských částí v této oblasti.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

> Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.
>
> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast MČ Brno-Bosonohy / Troubsko / Ostopovice / Popůvky a dalších obcí a městských částí v této oblasti, kde jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší a kde tedy existuje protiprávní stav, KHS bez povšimnutí ponechává návrh zavlečení další kapacitní komunikace do této oblasti, a to byť by i formě územní rezervy pro dálnici D43 a mimoúrovňovou křižovatku, která by měla být zde budována.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblast, ale koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43, jihozápadní tangentu a MÚK D1 x D43 x JZ tangentu je naprosto založena na špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

KHS ve své povinnosti měla jednoznačně vyjádřit stanovisko, že oblast MČ Brno-Bosonohy / Troubsko / Ostopovice / Popůvky a dalších obcí a městských částí v této oblasti, kde existuje protiprávní stav, se musí v pořizovaných ZÚR řešit a že ZÚR musí obsahovat zcela konkrétní kroky k nápravě.

KHS to neudělala, čímž zásadním způsobem pochybila.

KHS však pochybila dokonce více, a to tolerováním plánu na D43 a JZ tangentu zavlečenou do této oblasti.

Navíc umístění obří mimoúrovňové křižovatky do této oblasti je zcela absurdní neb by se vyplnila poslední malé území mezi prakticky srostlými a hustě urbanizovanými oblastmi MČ Bosonohy a obce Troubsko:



Stanovisko KHS je tedy neudržitelné a musí být zrušeno.

Připomínka č. 30 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti Malhostovice / Drásov / Všechovice / Skalická.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Malhostovice / Drásov / Všechovice / Skalická stanovisko KHS z **20. 5. 2015** bez povšimnutí ponechalo návrh trasy dálnice D43, která by rozpůlila dnes již prakticky srostlou oblast obcí Drásov a Malhostovice (vzdálenost pouhých desítek metrů k obytné zástavbě) a která by byla v úzkém korytě mezi obcemi Všechovice a Skalická. Toto dokládá vysoce nekvalitní práci pracovnice KHS, která sepsala předmětné stanovisko.

Po negativním vyjádření Ministerstva životního prostředí ve stanovisku SEA k tomu, jak v ZÚR byl řešen problém trasování D43, kraj převedl návrhový koridor v této oblasti do formy územní rezervy. Ani toto však není dostatečné, neb stanovisko KHS by ani nyní nesmělo ignorovat skutečnost, že navržená územní rezerva by byla pro trasu, kde díky extrémní blízkosti kapacitní silnice od husté obytné zástavby by naprosto nepochybně došlo k překročení zákonných hygienických limitů, a to minimálně pro prašnost. Tedy stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezená územní rezerva je nesprávná, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43 je založena na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č. 31 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava naprosto nevhodně zavlékaná a KHS JMK současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti Malé Lhoty.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Malé Lhoty stanovisko KHS z **20. 5. 2015** bez povšimnutí ponechalo návrh trasy dálnice D43 při vzdálenosti pouhých desítek metrů k obytné zástavbě. Toto dokládá vysoce nekvalitní práci pracovnice KHS, která sepsala předmětné stanovisko.

Po negativním vyjádření Ministerstva životního prostředí ve stanovisku SEA k tomu, jak v ZÚR byl řešen problém trasování D43, kraj převedl návrhový koridor v této oblasti do formy územní rezervy. Ani toto však není dostatečné, neb stanovisko KHS by ani nyní nesmělo ignorovat skutečnost, že navržená územní rezerva by byla pro trasu, kde díky extrémní blízkosti kapacitní silnice od husté obytné zástavby by naprosto nepochybně došlo k překročení zákonných hygienických limitů, a to minimálně pro prašnost. Tedy stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezená územní rezerva je nesprávná, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43 je založena na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č. 32 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava naprosto nevhodně zavlékaná a KHS JMK současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti Chrudichrom.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

> Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.
>
> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Malé Lhoty stanovisko KHS z **20. 5. 2015** bez povšimnutí ponechalo návrh trasy dálnice D43 v těsné vzdálenosti od obytné zástavby. Toto dokládá vysoce nekvalitní práci pracovnice KHS, která sepsala předmětné stanovisko.

Na nekvalitním trasování D43 zde nic nemění ani kosmetický posuv koridoru D43 navržený studií, kterou objednal JM kraj.

Po negativním vyjádření Ministerstva životního prostředí ve stanovisku SEA k tomu, jak v ZÚR byl řešen problém trasování D43, kraj převedl návrhový koridor v této oblasti do formy územní rezervy. Ani toto však není dostatečné, neb stanovisko KHS by ani nyní nesmělo ignorovat skutečnost, že navržená územní rezerva by byla pro trasu, kde díky extrémní blízkosti kapacitní silnice od husté obytné zástavby by naprosto nepochybně došlo k překročení zákonných hygienických limitů, a to minimálně pro prašnost. Tedy stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezená územní rezerva je nesprávná, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43 je založena na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č, 33 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava naprosto nevhodně zavlékaná a KHS JMK současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situací napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti Svitávky.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Chrudichrom stanovisko KHS z **20. 5. 2015** bez povšimnuti ponechalo návrh trasy dálnice D43 v těsné vzdálenosti od obytné zástavby. Toto dokládá vysoce nekvalitní práci pracovnice KHS, která sepsala předmětné stanovisko.

Na nekvalitním trasování D43 zde nic nemění ani kosmetický posuv koridoru D43 navržený studií, kterou objednal JM kraj.

Stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezený koridor pro transevropskou komunikaci TEN–T je nesprávný, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43 je založena na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č. 34 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava naprosto nevhodně zavlékaná a KHS JMK současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit na oblasti obce Sudice.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast obce Sudice stanovisko KHS z **20. 5. 2015** bez povšimnutí ponechalo návrh trasy dálnice D43 v těsné vzdálenosti od obytné zástavby. Toto dokládá vysoce nekvalitní práci pracovnice KHS, která sepsala předmětné stanovisko.

Na nekvalitním trasování D43 zde nic nemění ani kosmetický posuv koridoru D43 navržený studií, kterou objednal JM kraj.

Stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezený kondor pro transevropskou komunikaci TEN–T je nesprávný, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy koncepce reprezentovaná územní rezervou pro D43 je založena na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č. 35 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit celé chybné koncepci páteřní silniční dopravy, která byla zahrnuta do ZÚR a která je v rozporu alternativní koncepcí citovanou v ZÚR, která však byla de facto ignorována.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

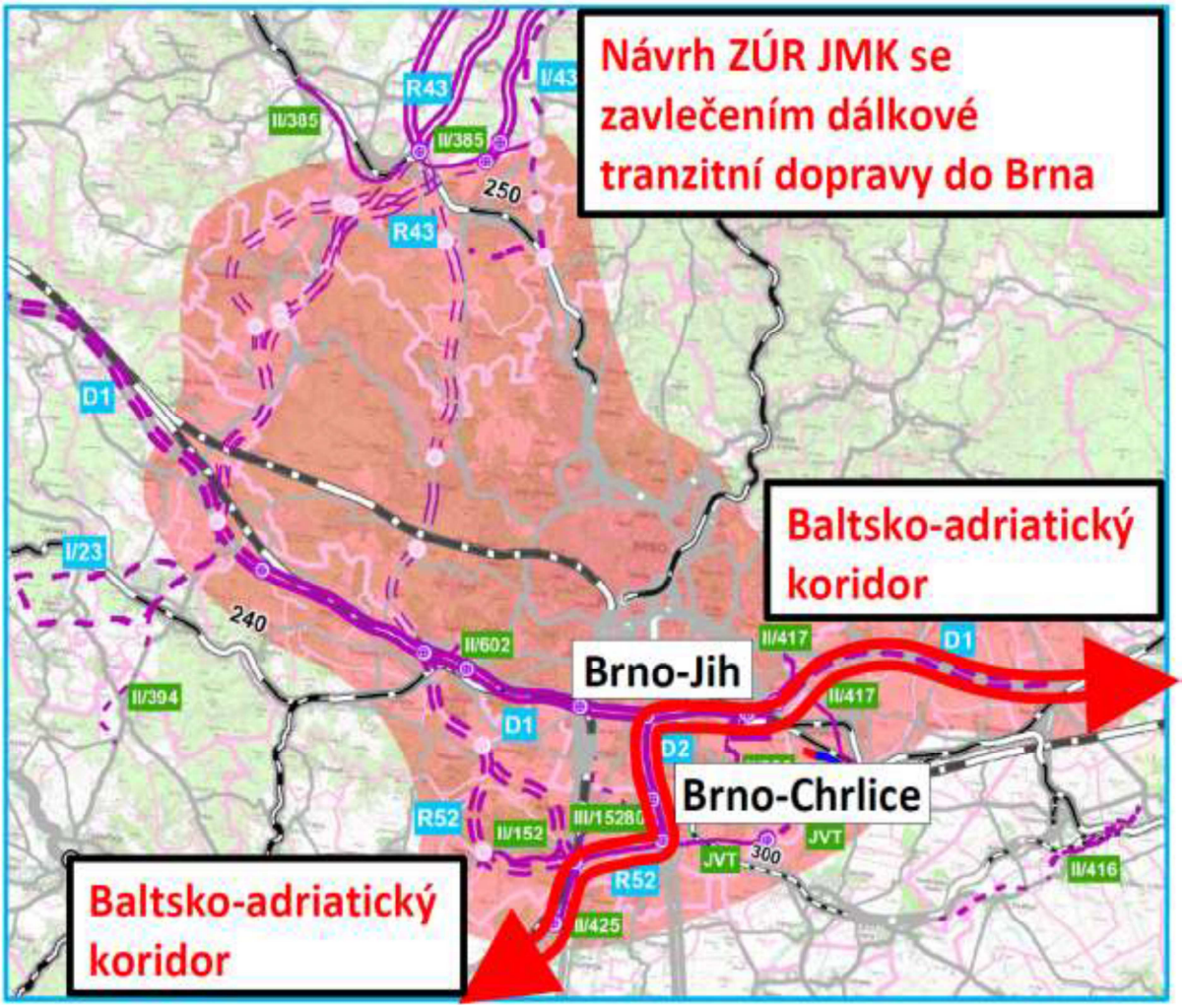
Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

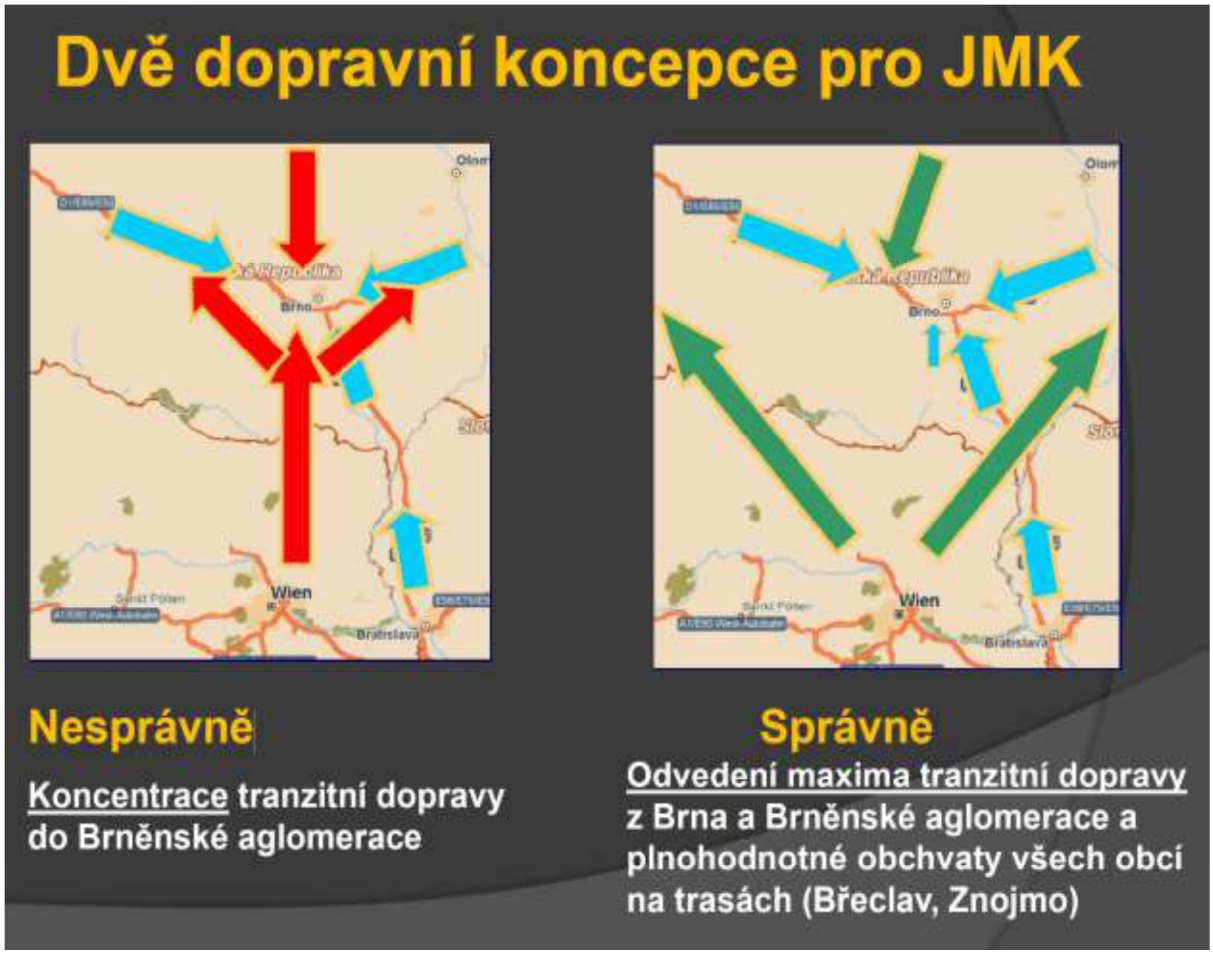
Pro oblast jihu Brna a jižní část Brněnské aglomerace, kde je situace z celého JMK naprosto nejhorší nemá být realizována žádná přeložka ani obchvat, které by mohly přispět k zlepšení protiprávního stavu, tj, nadlimitně znečištěného ovzduší v této oblasti.

Naopak ZÚR zde navrhují sem zavléct transevropský Baltsko–adriatický koridor do hustě obydlené oblasti jižní části Brněnské aglomerace a dokonce do intravilánu města Brna (městských částí Brno-jih, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a dalších), kde jsou již dlouhodobě a významně překročeny zákonné limity znečištění ovzduší.



Toto zavlékání dopravy do oblasti s již překročenými zákonnými limity znečištění je nepochybně zcela protiprávní.

Kraj měl hledat takové řešení pro dálkovou tranzitní dopravu přes Jihomoravský kraj, které by odlehčilo dopravně přetíženou Brněnskou aglomeraci i samotné Brno. Lze doložit, že takové řešení existuje. Kraj v ZÚR sám odkazuje na dopravní koncepci autorizovaného dopravního experta ing. Strnada (2012). Tato koncepce je založena na důsledném využití koridorů v Politice územního rozvoje, tj. koridoru kapacitní silnice S8 v trase od Vídně okolo Znojma a Jihlavy a koridoru silnice 55 v trase od Vídně okolo Břeclavi a dále ve směru na Přerov, Olomouc, Ostravu a Polsko. Tato koncepce je znázorněna na následujícím schématu:



Dodává se, že na levém schématu je koncepce s tangentami města Brna. Tato koncepce byla prosazována v ZÚR z roku 2011, které v roce 2012 rozsudkem zrušil Nejvyšší správní soud. Tato koncepce s tangentami byla chybná a zcela oprávněně se proti ní bouřila celá skupina obcí jižně od Brna. Tato koncepce byla chybná í pro města Brno, neb částečně vedla i přes Brno (MČ Bosonohy, MČ Chrlice) a jinak vedla v těsné blízkosti okraje Brna. Tyto tangenty byly však vedeny tak blízko k Brnu, že znečištění polétavým prachem (PM10, PM2.5) zasahovalo významně negativně i na území města Brna. JMK si toho byl vědom a proto v ZÚR z roku 2011 problémy s vysokým znečištěním ovzduší sice přiznal, ale rozhodl se vyhnout vyhodnocení kumulativních vlivů. Proto byly ZÚR z roku 2011 také zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu.

Když kraj v roce 2012 neuspěl s tangentovým konceptem, pokusil se vyhnout střetu s obcemi úspěšných žalobců, tj. Ostopovic, Nebovid, Moravan, Želešic, Ponětovic, Tvarožné a Blažovic a místo špatné a nerealizovatelné koncepce s tangentami se pokusil celý problém s transevropským Baltsko–adriatickým koridorem zakamuflovat tím, že tento koridor ani v ZÚR nezmínil a zvolil ještě horší řešení, a to zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru přímo do intravilánu města Brna, do oblastí s dlouhodobě a významné překračovanými limity znečištění ovzduší.

Nahrazení špatného a nerealizovatelného řešení z roku 2011 řešením ještě horším v roce 2016 je zcela absurdní.

KHS JMK jako orgán, který zná celou historii neúspěšného pořizování ZÚR (jedná se nyní o 3. pokus pořídit ZÚR a pokusy o pořízení krajské územně plánovací dokumentace neúspěšně trvají po celou dobu existence kraje, tj. prakticky 16 let), se nemůže ani omylem obhajovat, že do problematiky nevniknu a že mu souvislosti nejsou známy.

Navíc řešení v ZÚR s nedořešením centrální oblasti kraje (tzv. „červený flek“) je doprovázeno dalším pochybením, které KHS JMK meto identifikovat, a to, že **pro oblast „červeného fleku“ není provedeno posouzení vlivů na veřejné zdraví**, které by vzalo do úvahy situaci s dlouhodobě a významně překračovanými zákonnými limity znečištění ovzduší.

KHS se tedy naprosto nesprávné připojilo k pochybením pořizovatele a zpracovatele ZÚR.

Takto nesprávný postup KHS JMK dokumentovaný jeho naprosto chybným stanoviskem nemůže vést k ničemu jinému než k zrušení stanoviska KHS JMK.

Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Lze dodat, že níže uvedené schéma vedení tranzitní dopravy



vede k maximalizaci odvedení tranzitní dopravy od západu, východu, jihu i od severu z dopravně přetížené Brněnské aglomerace.

Lze poukázat např. na to, že tranzitní doprava z oblasti Rakouska směrem na Prahu, Kolín a Německo by se zdálky vyhnula Brněnské aglomeraci a byla by vedena po klasické „císařské cestě“ z Vídně ve směru na Znojmo, což je současně i nejkratší trasa Vídeň – Praha.

Lze poukázat na to, že tranzitní doprava z oblasti Rakouska směrem na Přerov, Olomouc, Ostravu, Katowicko a pobaltskou oblast by se zdálky vyhnula Brněnské aglomeraci a byla by vedena po klasické dopravní z Vídně ve směru na Břeclav a dále Dolnomoravským úvalem k SV, tj,. trase, což je současně i nejkratší trasa Vídeň –Katowice a proto zde již před 150 lety byla postavena železnice. Železnice z Vídně na Polsko totiž do Brna nezajíždí a je logické, aby nejkratší dopravní trasu využívala i dálková a zejména tranzitní těžká nákladní (kamionová) silniční doprava

Koncepce ing. Strnada (2012) byla porovnávána s koncepcí JMK (ZÚR 2011) autorizovaným posuzovatelem na otázky veřejného zdraví (MUDr. J. Volfa, 2014). V tomto autorizovaném posouzení bylo potvrzeno, že varianta ing. Strnada je z hlediska dopadů na veřejné zdraví příznivější– Pořizovatel ZÚR tuto studii vlastní (na kraj ji oficiálně předaly obce z oblasti Brna), ale kraj toto autorizované posouzení z hlediska veřejného zdraví zcela ignoroval.

KHS byla o tomto posouzení informována a také je ignorovala.

Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Připomínka č. 36 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení

KHS lze doložit na severu města Brna a tzv. velkém městském okruhu (VMO).

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

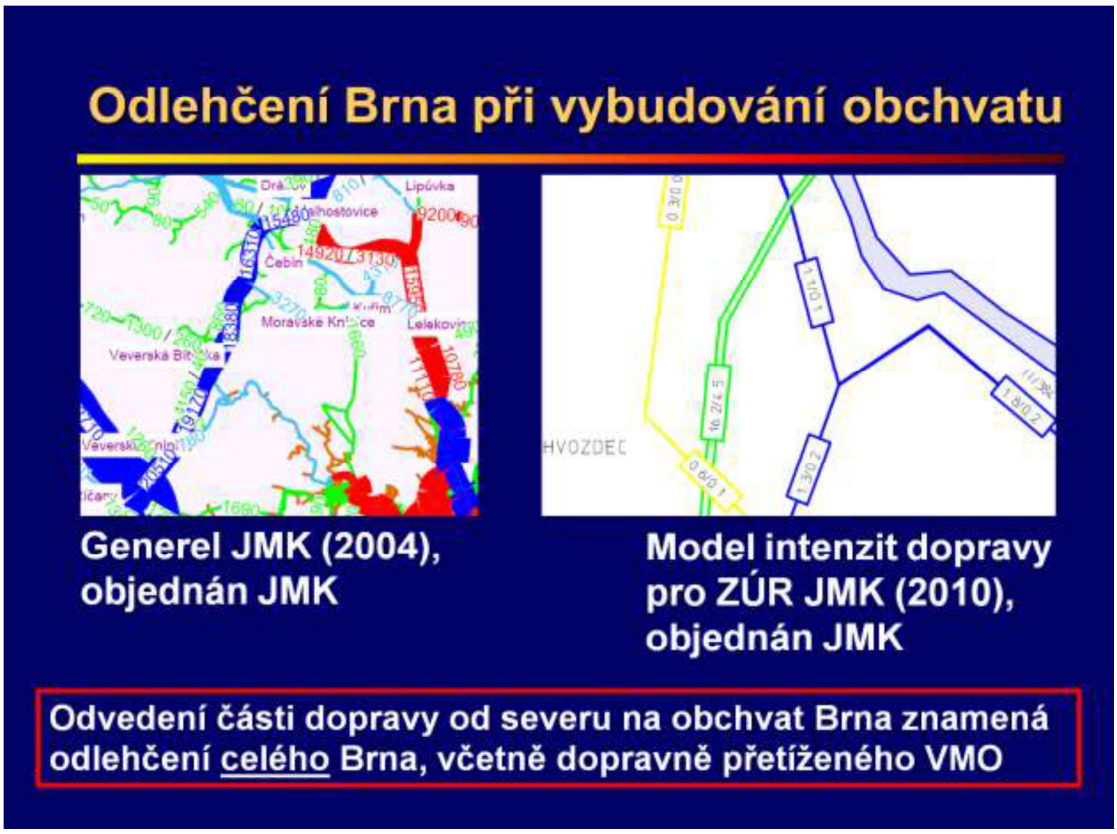
> Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.
>
> *KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.*

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast severu města Brna a pro VMO přes MČ Žabovřesky, MČ Židenice a další městské části Brna lze městu Brnu i jeho centrální části Brno-střed, pomoci od vysoké dopravní zátěže s ním spojeného znečištění ovzduší a vysoké hlučnosti odvedením maxima tranzitní dopravy mimo Brno. V současnosti toto není možné, neboť od severu vede pouze jedna kapacitní komunikace, a to silnice 1/43 do Městské části Řečkovice. K odvedení tranzitní dopravy z celého Brna je tedy nevyhnutelné, aby byla vybudována další komunikace ve směru od severu, která by byla trasována mimo Brno a napojena na dálnici D1. Toto řešení poskytuje pouze trasování D43 v tzv. Boskovické brázdě. Toto trasování bylo v ZÚR zahrnuto, ale nebylo použito pro vymezení návrhového koridoru.

Toto trasování by odvedlo cca 15 tis. vozidel denně a tato vozidla by nenajížděla do Brna–Řečkovic, Brna–Královo Pole a na VMO. Tato vozidla by tedy nebyla zavlečena do Brna, ale naopak z Brna odvedena. Situace s prašností a hlučností v Brně by se mohla zlepšit.

Počet odvedených vozidel dokládají i výsledky dopravního modelování objednaného Jihomoravským krajem:



Jedná se přitom o naprosto standardní dopravní řešení, tj. obchvat města.

KHS odkazuje na zlepšení pomocí ochvatů, ale ve stanovisku podporuje chybný postup JMK, který obchvaty

v ZÚR nevymezil a nevymezil ani obchvat Brna.

KHS tedy měla nejen vzít na vědomí nadlimitní znečištění ovzduší v oblasti Brno-Bosonohy / Troubsko, ale také nutnost odvedení tranzitní dopravy z města Brna. Ani jedno z toho KHS JMK v úvahu nevzalo. To je série zásadních pochybení.

Toto je takové pochybení KHS JMK, že souhlasné stanovisko KHS JMK musí být zrušeno.

Připomínka č. 37 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Kuřími přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Kuřími si mělo KHS uvědomit, že k odvedení dopravy z Kuřimí je třeba vymezit obchvat jako návrhový kondor. Ten v ZÚR vymezen není. Navrhování územních rezerv v ZÚR je nedořešením ZÚR a nenaplněním cílů a úkolů územního plánování a ponecháváním občanů naprosto zbytečně v podmínkách vysokého znečištění ovzduší a vysoké hlučnosti.

Toto je zásadní pochybením KHS JMK, která měla poukázat na nutnost situaci řešit a ne nesprávně postupovat bez konkrétní vazby na reálnou situaci a na problémy v území.

Vzhledem k tomu, že tzv. jižní obchvat Kuřími je nerealizovatelný, což by KHS měla vědět, neměla KHS povolit nedořešení ZÚR pro oblast Kuřimi a měla požadovat vymezení návrhového kondoru pro severní obchvat Kuřimi.

Pozn:

Jižní obchvat Kuřimi je nerealizovatelný z řady důvodů, včetně těch bezprostředně vázaných na otázky veřejného zdraví:

- *Tento tzv. jižní obchvat nenavazuje na žádnou komunikaci aspoň II. třídy, pokud by nebyla postavena D43 do MČ Bosonohy. Tato trasa je však nerealizovatelná, protože v oblasti Brno-Bosonohy / Troubsko jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.*
- *Tento tzv. jižní obchvat byl naprosto nesmyslně navržen osobami z Kuřími poté, co byla jen před několika roky vybudována rozsáhlá obytná oblast Za sv. Jánem. Nesmyslná trasa by byla vedena na estakádě těsně vedle nové obytné oblasti a v těsné blízkosti by vznikla velká mimoúrovňová křižovatka – viz obrázek níže.*
- *Tento tzv. jižní obchvat by zavlékal dopravu do Brna (do Brna–Řečkovic, atd....), což je naprosto nežádoucí, neboť tranzitní doprava by dále byla vedena na VMO v Brně a zhoršovala by situaci z hlediska prašnosti a hlučnosti v přetíženém Brně.*

Tyto argumenty jsou tak jasné a zřejmé, že KHS neměl jinou správnou volbu, než oponovat pořizovateli ZÚR v jeho postupu, kdy pořizovatel ZÚR se rozhodl ZÚR nedokončit.

Připomínka č. 38 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Lipůvky přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Pro oblast Lipůvky si mělo KHS uvědomit, že k odvedení dopravy z Kuřimi je třeba vymezit obchvat jako návrhový kondor. Ten v ZÚR vymezen není. Navrhování územních rezerv v ZÚR je nedořešením ZÚR a nenaplněním cílů a úkolů územního plánování a ponecháváním občanů naprosto zbytečné v podmínkách vysokého znečištění ovzduší a vysoké hlučnosti.

Toto je zásadní pochybením KHS JMK, která měla poukázat na nutnost situaci řešit a ne nesprávně postupovat bez konkrétní vazby na reálnou situaci a na problémy v území.

Vzhledem k nerealizovatelnosti trasy Německé pro D43 (viz připomínky výše poukazující na nesmyslné trasování tohoto koridoru ve vzdálenosti pouhých desítek metrů od obytných domů v Drásově, Malhostovicích, Skaličce, Všechovicích a Malé Lhotě) zbývá nyní v ZÚR po projednání návrhu ZÚR s DOSS pouze trasa, kterou původně nechalo zpracovat Ministerstvo životního prostředí, tzv. trasa „Optimalizovaná“. Tato trasa tvoří plnohodnotný obchvat Lipůvky ve vzdálenosti cca 1 km od obytné oblasti.

KHS JMK si mělo tyto souvislosti uvědomit a nemělo připustit, že obchvat Lipůvky není vymezen jako návrhový koridor.

KHS svým nesprávným postupem způsobila, že občané Lipůvky budou nyní další řadu let čekat na rozhodnutí o obchvatu. To má jistě zásadní negativní dopady na veřejné zdraví.

Je tedy naprosto žádoucí, aby stanovisko KHS JMK bylo zrušeno a aby bylo vypracováno nové stanovisko, které bude správně reagovat na reálnou situaci v území.

Připomínka č. 39 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Brna přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není. Toto pochybení KHS lze doložit i z hlediska návrhu komunikace D52.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

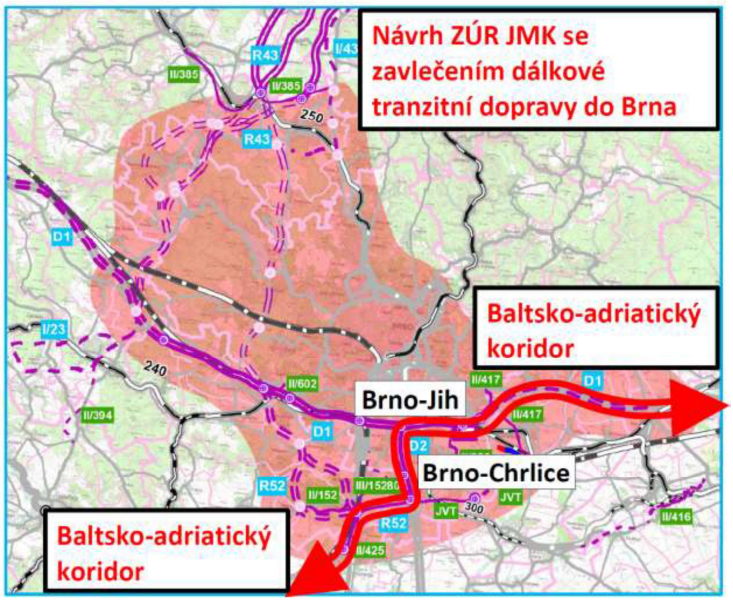
Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Jak již bylo ukázáno výše návrh ZÚR navrhuje zavlečení dálkové tranzitní dopravy po transevropském Baltsko–

adriatickém koridoru do Brněnské aglomerace a do jižní části Brna. To je naprosto nepřípustné z hlediska veřejného zdraví, neb v této oblasti jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné hygienické limity.



Problém je však ještě hlubší. Nelze aprobovat koncentraci dálkové tranzitní dopravy ani na jižní část nově navrhované dálnice D52, tj. na úsek Mikulov – Pohořelice. Dálková tranzitní doprava, které by byla motivována použít tento koridor by totiž za existující konfigurace páteřní silniční sítě v JMK nemohla skončit jinde, než na průtahu městem Brnem a jižní částí Brněnské aglomerace – viz obrázek výše.

Vyvolaným negativním vlivem pro oblast Brna a jižní části Brněnské aglomerace by tedy byla doprava z nově navrhovaného úseku D52 Mikulov – Pohořelice. Z tohoto důvodu nebylo možné, aby KHS JMK vydala souhlasné stanovisko.

Stanovisko KHS mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezený koridor pro transevropskou komunikaci TEN–T je nesprávný, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy návrh ZÚR je založen na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany

veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

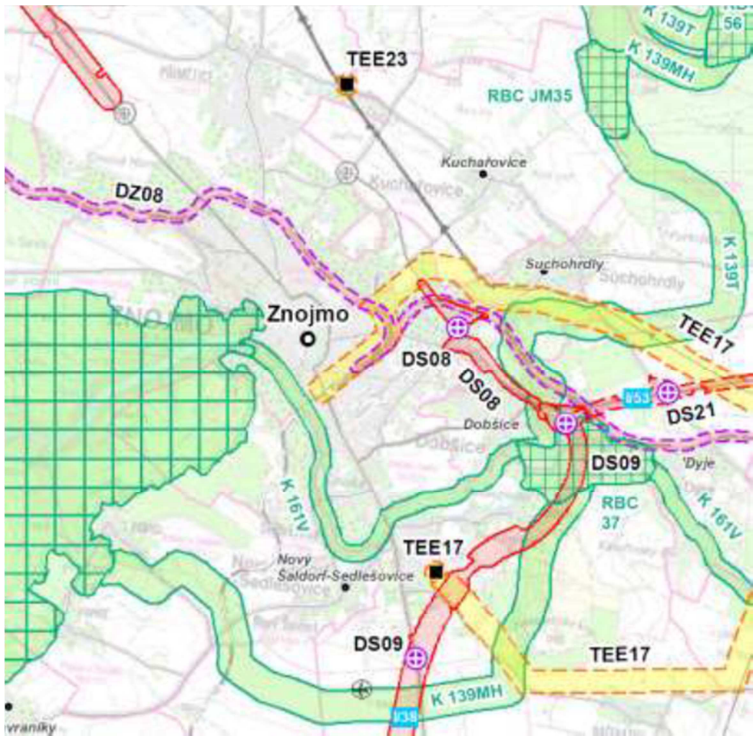
Připomínka č. **40 a odůvodnění:**

KHS zcela ignoroval situaci, kdy je daty Českého hydrometeorologického úřadu doloženo, že ve Znojmě byly opakovaně a na dvou měřících stanicích ČHMÚ překračovány zákonné limity znečištění ovzduší.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Posuzování dopadů tzv. Obchvatu Znojma ani nemohlo být řádně provedeno, protože pořizovatel ZÚR nepředložil pořizovateli SEA, ani MŽP, ani KHS JMK kompletní záměr obchvatu k posouzení, ale jen samostatně nefunkční jakési trosky, kdy několik kilometrů tzv. obchvatu v návrhu ZÚR schází a trasa není předložena v návrhu ZÚR jako úplná, a tedy nemohla být ani posouzena. Po neúplné komunikaci totiž žádná doprava vedena být nemůže. Navíc odkazy na kapacitní komunikaci S8 dle Politiky územního rozvoje i dle její Aktualizace nejsou v návrhu ZÚR důsledné a ZÚR se snaží budit dojem, stejně jak se snažil u ÚP Znojmo, který byl zrušen rozsudkem Krajského soudu v Brně v únoru 2015, že se nejedná o mezinárodní komunikaci napříč prakticky celou českou republikou od severu k jihu a ve směru na Vídeň, Rakousko, ale že je se jedná o nějaký banální problém přeložky I/38. Tuto banalizaci neuznal ani Krajský soud v Brně v únoru 2016 a nemůže být uznána ani nyní v řízení k návrhu ZÚR.

Neúplnost návrhu ZÚR je dokumentována na následujícím výřezu z výroku pro ZÚR:



x

Z výše uvedeného je vidět nejen neúplnost ZÚR – scházející část obchvatu Znojma od oblasti Kasáren po ulici Suchohrdelskou ve Znojmě, ale i ukázku jak ZÚR zatajují skutečný stav dle Politiky územního rozvoje, kdy ZÚR jsou povinný používat označení nové kapacitní silnice S8 a stále závažnost situace zjevně vědomě a úmyslně maskují používáním označení 1/38 – viz i symbol 1/38 u dolního okraje výše uvedeného výřezu z grafické přílohy č. 2 k Výroku ZÚR.

V ZÚR tedy nebyla řádně vyhodnocena situace s opakovaně doloženým překračováním zákonných limitů znečištění ovzduší.

Zákonné limity prašnosti byly ve Znojmě v minulosti překročeny opakovaně a významně. Jak je doloženo daty publikovanými na internetových stránkách ČHMÚ,[1 k] překročení ročního limitu 35 dnů s nadlimitním denním průměrem znečištění ovzduší polétavým prachem frakce PM10 došlo die měření stanice ve Znojmě např. vletech 2011 (39 dnů), 2010 (48 dnů), 2006 (70 dnů), 2005 (87 dnů), 2004 (65 dnů).

Podtrhujeme <u>závažnost</u> těchto informací o znečištění ovzduší a <u>závaznost</u> limitů pro znečištění ovzduší.

Lze specificky odkázat na Čl. 35 Listiny základních práv a svobod, kde v odst. 1 stát garantuje, že *„Každý má právo na příznivé životní prostředí „*. Současně v odst. 3 téhož **či.** stát garantuje, že *„Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem'[1]*. **Zákonné limity a jejich numerické hodnoty, které jsou stanoveny v Příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, jsou tedy odrazem ústavního práva občanů.** Pokud by existovalo jiné ústavní právo, které by bylo v kolizi s ústavním právem dle Čl. 35 Listiny, pak by bylo nutné doložit a ústavně konformně odůvodnit, že přednost má jiné ústavní právo.

Není známo, že by pořizovatel ZÚR uplatnil v procesu pořizování a schvalování ZÚR jiné ústavní právo, které by bylo v kolizi a rozhodně ani v odůvodnění ZÚR neuvedl žádné odůvodnění o tom, že by ústavní právo podle Čl. 35 muselo ustoupit jinému ústavnímu právu.

Tím je prokázáno, že pokud dochází k překračování zákonných limitů stanovených zákonem, pak je porušováno jejich ústavní právo. Pokud odpůrce navrhuje přijmout ZÚR jako novou koncepci ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. (zákon o posuzování vlivů), pak pořizovatel ZÚR **neunesl břemeno prokázat, že aplikací koncepce nepochybně nedojde k již v minulosti opakovaně zjištěnému a významnému porušování zákonných limitů.**

Pořizovatel ZÚR nejen toto břemeno neunesl, ale ani se dostatečně nezabýval zjištěným stavem nadlimitního znečištění ovzduší ani se dostatečně nepokusil s konkrétním odborným posouzením SEA

prokázat, jaké konkrétně má být budoucí znečištění ovzduší v prostoru, do něhož nově umísťuje kapacitní komunikaci S8 (přeložku I/38). Absence tohoto posouzení a je zásadní. Lze poukázat pro úplnost i na to, že toto posouzení nebylo provedeno ani v minulosti, neboť posouzení SEA podle zákona č. 100/2001 Sb. na ÚP města Znojmo se provádělo pro napadený ÚP historicky poprvé.

1 Viz http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html

Skutečností je, že ÚP Znojmo byl zrušen rozsudkem Krajského soudu v Brně a soud zde konstatoval, že ani tato SEA nebyla provedena řádně. Doslova soud uvedl:

> *[176] Na vymezování jednotlivých záměrů v územním plánu je nicméně třeba nahlížet celostním způsobem, a to zvláště tehdy, je–li zamýšleno vícero záměrů v již zatížené (imisemi, hlukem apod.) části území. Při stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k určitému záměru tedy musí být zohledněna jak současná zátěž území, tak i veškeré plánované záměry, kumulace jejichž vlivů by mohla mít negativní vliv na ovzduší a hlukovou situaci v dané oblasti. V případě zjištění takových vlivů by měla být též koncipována přiměřená kompenzační opatření.*
>
> *[178] Slabinou vyhodnocení SEA, potažmo celého obsahu územního plánu, je ovšem skutečnost nedostatečného vyhodnocení dopadu navrhované stavby přeložky silnice 1/38 na lokality, v nichž má být nově umístěna. Ve vyhodnocení SEA, jakož i v odůvodnění ÚP Znojmo, je ve vztahu k této stavbě pouze opakovaně poukazováno na pozitivní efekt, jehož bude dosaženo odkloněním tranzitní dopravy z centra města (z dosavadní komunikace 1/38). Soud tento závěr nikterak nerozporuje a shledává jej plně logickým. Avšak informace o tom, zda toto převedení části dopravy do jiné části města zde nebude vyvolávat dopady negativní, již nikde v označených dokumentech uvedeno není. A stejně tak logickým je současně tvrzení navrhovatele, že u takto vyvedené tranzitní dopravy lze očekávat dopad týkající se zejména složek ovzduší a hluku. Jak uvedl sám odpůrce, u těchto vlivů dojde k distribuci zátěže jinam.Alespoň hrubý odhad této zátěže v nově určených lokalitách však ve vyhodnocení SEA chybí.*

Vzhledem k povinnosti eurokonformních postupů a eurokonformních výkladů zákonů podatelé připomínek zdůrazňují, že zákonné limity a jejich numerické hodnoty, které jsou stanoveny v Příloze č. 1 Zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, jsou v současné době plně ve shodě se závaznou *„Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu“.* Povinnosti obsažené v této směrnici nemohou být v členských státech EU jakkoliv zpochybňovány či nedodržovány.

Závažnost nepřípustnosti překračování míry únosného zatížení pro územní plánování zdůraznil i Nejvyšší správní soud (NSS) v rozsudku ze dne 18. ledna 2011, č. j. 1 Ao 2/2010 – 185, kterým byla jako celek zrušena dvě opatření obecné povahy (změny ÚP obce Moravany). V bodě [78] předmětného rozsudku NSS se uvádí: „... *Ustanovení § 10i zákona č. 100/2001 Sb. případně ve spojení s relevantními ustanoveními přílohy II směrnice 85/337/EHS, je třeba považovat za kogentní normy, které vyjadřují zájem na ochraně životního prostředí a zejména zájem na zachování udržitelného rozvoje společnosti, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů (§ 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí).* ***Tyto normy v duchu základní zásady ochrany životního prostředí, podle níž nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení*** *(§ 11 zákona č. 17/1992 Sb.), zajišťují*

v souladu s § 17 odst. 2 zákona č. 17/1992 Sb. vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí. ***Je totiž nepochybné, že územně plánovací dokumentace a její*** změny ***mají na životní prostředí obecně značný vliv.*** *Současně je zřejmé, že procedura SEA (včetně případného zjišťovacího řízení) zásadním způsobem předurčuje průběh procesu přijímání opatření obecné povahy i jeho obsah (např. uložením povinnosti zpracovat varianty konceptu řešení územně plánovací dokumentace). „* (zdůraznění doplněno). Právě míra *„únosného zatížení'* resp. hranice, od které nastává neúnosné zatížení, jsou stanoveny zákonnými limity v Příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Podle ust. § 5 odst. 4 zákona č. 201/2012 Sb., zákon o ovzduší, Ministerstvo životního prostředí *„za účelem stacionárního měření stanoví státní síť imisního monitoringu a tuto síť provozuje“.* Podle zřizovací listiny[2] vydané Ministerstvem životního prostředí příspěvkové organizace je úkolem Českého hydrometeorologického ústavu (dále jen „státní organizace“) vykonávat funkci ústředního státního ústavu České republiky pro obor

čistota ovzduší, odborně zpracovávat výsledky pozorování, měření a monitorování při dodržování zásad legislativy Evropského společenství a vytvářet a spravovat databáze o stavu a kvalitě ovzduší a je pověřen pravidelně informovat veřejnost o kvalitě ovzduší. Údaje o imisích publikované na WEBu ČHMÚ, tj. www.chmi.cz jsou tedy daty autorizovanými.

Pro oblast Znojma a okolí jsou provozovány dvě měřicí stanice.

První z nich je městě Znojmě[3]. Tato stanice měří tzv. jemný prach, frakci PM10, prvním úplným rokem měření je rok 2004.

Druhá z měřicích stanic je umístěna na správním území se Znojmem sousedící obce Kuchařovice[4]. Tato stanice také měří tzv. jemný prach, frakci PMi_0.

Znečištění ovzduší je detailně dokumentováno pro jednotlivé měřicí stanice a kalendářní roky v tabelárních ročenkách dostupných na

http://pprtal.chmi.cz/files/portaJ/docs/uoco/isko/tab roc/tab roc CZ.html



Níže jsou uvedeny tabulky s publikovanými daty pro jednotlivé stanice a roky, kdy došlo k překročení imisních limitů. Jak je stanoveno v Příloze č. 1 zákona č. 201/2012

2 Dostupné na http://portal.chmi.cz/o–nas/zakladni–dokumenty

3 Podrobnější informace viz

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BZNO_CZ.html

4 Podrobnější informace viz

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/locality/pollution_locality/loc_BKUC_CZ.html

Sb., zákon o ovzduší, zákonným fimitem je situace, kdy po více než 35 dnů v roce nastane stav, že průměrná denní koncentrace jemného prachu v ovzduší pro frakci PM10 přesáhne 50 mikrogramů/m3. Koncentrace pro dny, kdy k tomuto nadlimitnímu stavu došlo, jsou v níže připojených tabulkách vytištěny tučně. Pod každou tabulkou je pak uveden počet dnů překročení za kalendářní rok:

Stanice Znojmo, ROK 2011:

Počet dnů s překročením: 39 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 265 % denního limitu

Stanice Znojmo, ROK 2010:

PM_{10} - BZNOA

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

Rok:	2010
Látka:	PM_{10} - částice PM10
Lokalita:	Znojmo
Měřicí program:	BZNOA
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	radiometrie - absorpce beta záření

Průměrné denní koncentrace v měrných jednotkách

Den/Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	24,0	11,5	20,8	30,6	35,4	35,3	**64,7**	**59,1**	24,3	35,1	**50,2**	**56,3**	38,6	32,7	**53,2**	40,1	35,5	17,1	35,8	**58,2**	**64,7**	**65,5**	**114,8**	**119,2**	**57,0**	**59,3**	**91,2**	10,4	36,5	21,0	27,9	46,0	119,2	31
2	27,2	25,5	23,6	43,0	40,3	**54,9**	49,6	**61,5**	**81,2**	**63,4**	**63,2**	**51,1**	22,2	24,0	48,8	**58,0**	**57,5**	**75,3**					**54,4**	**73,7**	48,2	29,4	21,2	18,2				46,5	81,2	24
3	13,7	20,6	25,0	28,2	20,1	25,7	34,7	48,3	46,4	**62,2**	**55,4**	40,0	19,0	5,7	9,1	14,7	34,5	48,6	**58,8**	**68,8**	13,8	25,5	36,9	40,3	**58,0**	28,0	12,0	9,4	15,0	22,0	14,6	30,7	68,8	31
4	10,8	20,8	17,1	15,3	19,9	18,5	37,6	28,7	29,0	13,2	11,9			27,5	25,8	22,7	25,5	29,3	31,2	40,5	22,1	21,4	42,8	31,9	36,0	26,4	20,5	18,8	23,9	39,6		25,3	42,8	28
5	12,4	18,5	11,1	18,3	21,1	11,6	10,2	13,9	16,6	19,2	25,7	13,9	14,9	8,4	12,1	14,3	20,6	15,1	9,0	17,0	21,0	18,8	21,7	13,4	24,2	31,3		14,7	20,4	11,9	8,6	16,3	31,3	30
6	7,9	7,1	11,6	14,7	13,6	20,7	14,4	28,2	27,9	25,6	42,6	28,9	17,7	11,8	26,0	20,5	25,5	15,2	15,7	15,6	14,7	11,8	14,2	18,2	23,8	24,4	13,2	22,9	24,8	28,2		19,6	42,6	30
7	31,5	32,5	27,4	21,8	21,2	15,0	15,0	16,6	22,1	23,3	24,0	28,2	21,7	25,4	36,4	36,8	30,5	13,7	16,9	30,4	29,6	38,5	16,2	14,0	14,0	18,9	15,2	14,0	10,0	20,6	20,1	22,6	38,5	31
8	20,5	25,2	13,0	18,9	26,7	9,6	7,7	17,6	13,2	18,2	27,6	21,0	19,5	21,3	17,7	9,1	9,5	16,3	16,0	21,3	26,9	24,6	32,5	11,5	14,5	20,2	9,0	6,8	8,2	5,5	7,4	16,7	32,5	31
9	10,2	12,9	17,5	15,0	13,9	15,5	18,0	18,4	9,7	17,3	18,7	31,8	17,8	12,0	12,3	12,5	15,1	16,4	14,0	19,4	26,5	29,5	29,6	46,3	29,0	7,6	7,5	5,4	9,2	25,3		17,8	46,3	30
10	22,8	27,8	18,1	29,2	13,5	22,2	26,3	28,8	35,7	38,4	42,2	**50,2**	**56,1**	44,3	30,2	41,5	39,1	35,5	22,8	6,3	11,8	27,0	**52,9**	30,9	17,2	17,4	27,1	41,0	41,6	43,8	25,8	31,2	56,1	31
11	40,4	**59,2**	23,4	8,0	11,8	7,7	31,2	8,6	13,8	13,5	17,0	10,0	20,8	21,7	30,3	29,6	**50,6**	22,2	19,7	21,4	25,5	13,9	4,7	8,0	25,3	34,3	26,8	25,0				22,3	59,2	28
12	**54,6**	**60,4**	37,3	**61,4**	**61,6**	**55,6**	**50,7**	31,5	7,3	9,1	4,2	5,0	11,6	11,0	23,5	**53,5**	44,5	**66,9**	**61,6**	**67,3**	**83,7**	**54,5**	38,0	22,2	9,8	15,1	20,9	29,2	46,7	**78,9**	**56,8**	39,8	83,7	31

Počet dnů s překročením: 48 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 238 % denního limitu

PM_{10}- BZNOA

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

Rok:	2006
Látka:	PM_{10}/Suspendované částice frakce PM10
Lokalita:	Znojmo
Měřicí program:	BZNOA
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	radiometrie - absorpce beta záření

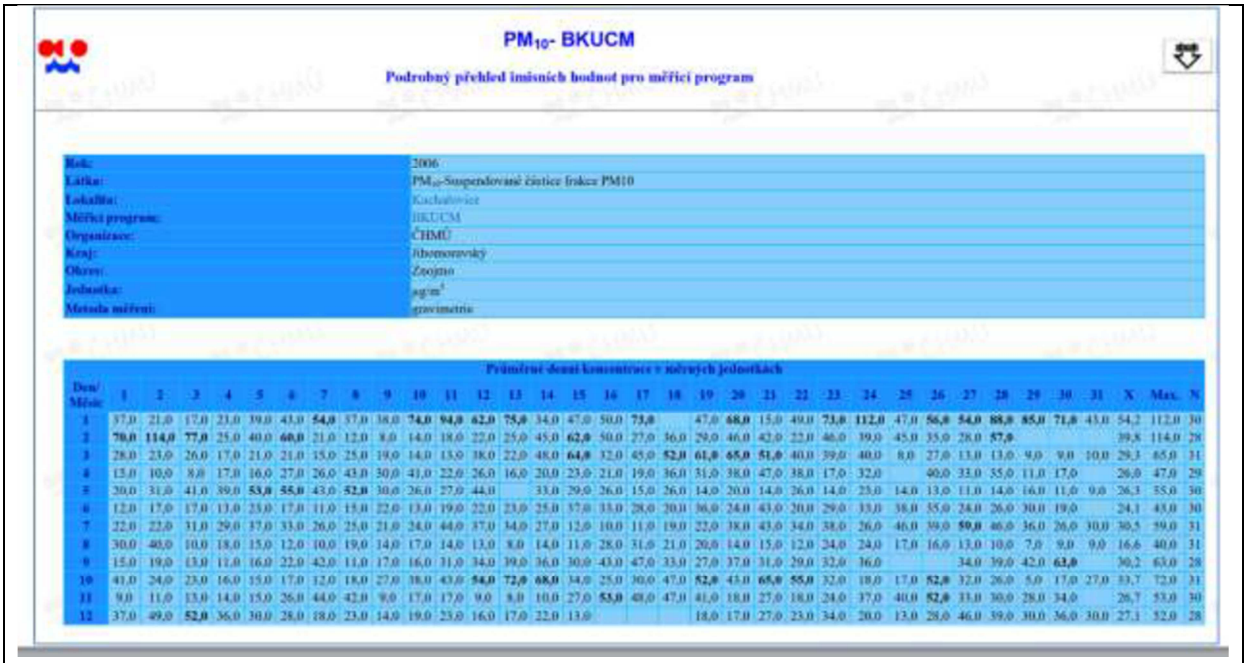
Průměrné denní koncentrace v měrných jednotkách

Den/Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	**66,8**	24,2	16,0	30,4	47,1	**56,8**	**75,0**	**70,3**	**70,1**	**109,4**	**142,4**	**167,0**	**136,0**	**66,9**	**64,5**	**71,0**	**97,8**		**59,5**	**85,0**	6,0	**60,0**	**87,4**	**173,1**	**65,4**	**68,6**	**99,8**	**114,5**	**124,3**	**132,0**	**59,6**	81,3	173,1	30
2	**112,3**	**136,8**	**110,9**	29,1	**68,0**	**85,3**	44,8	11,3	10,3	12,1	24,8	22,8	30,3	47,1	**88,1**	**69,0**	33,7	**54,2**	33,1	**54,6**	**52,2**	35,1	**62,5**	**60,2**	**55,6**	48,5	29,3	**68,5**				53,3	136,8	28
3	29,0	27,0	43,6	24,1	26,2	20,7	18,2	33,2	26,6	22,0	24,3	49,5	38,5	48,8	**70,7**	**98,1**	44,0	**63,8**	**67,7**	**82,0**	**81,3**	**66,6**	49,5	**63,3**	**62,4**	19,3	33,1	16,9	8,0	14,4	9,3	41,4	98,1	31
4	24,3	11,8	9,0	16,4	23,5	29,1	33,8	42,5	37,6	44,6	26,6	24,1	13,6	9,7	24,4	9,7	23,4	30,5	37,3	38,9	**50,9**	46,3	19,0	28,8	38,3	34,5	34,6	27,3	11,7	14,0		27,2	50,9	30
5	20,6	23,4	45,0	45,4	**60,4**	**56,0**	47,4	47,1	32,6	26,7	27,5	31,0	21,9	21,0	22,8	15,2	15,8	16,2	12,9	10,4	12,8	21,9	11,6	15,1	14,5	8,4	7,3	10,4	13,0	8,7	9,7	23,6	60,4	31
6	9,2	20,8	14,2	14,4	20,7	20,2	12,1	18,3	22,4	15,0	15,4	23,8	24,0	35,2	35,8	38,1	30,3	21,0	33,3	21,6	38,5	18,4	20,9	30,8	32,8	34,6	18,7	24,1		19,0		23,5	38,5	29
7	19,5	21,4	26,1	29,3	34,0	34,8	28,9	18,8	21,0	21,4	48,3	42,0	34,7	31,2	13,5	11,0	15,9	20,7	23,5	38,0	37,5	36,0	30,0	27,7	37,4	38,5	49,4	44,0	26,0	23,3	21,5	29,2	49,4	31
8	17,3	12,2	14,1	14,1	13,4	8,3	11,8	17,9	16,3	14,1	15,0	13,6	11,0	14,8	11,1	27,0		18,6	18,4	9,7	11,4	9,4	17,7	23,3	13,1	14,6	10,1	8,3	6,6	8,4	11,8	13,7	27,6	30
9	15,3	25,8	14,0	11,9	18,1	23,5	33,5	17,0	19,8	25,0	42,4	42,7	38,4	44,4	44,3	36,3	46,2	48,0	26,5	25,4	31,8	33,4	28,8	35,0	**71,8**	47,0	33,8	36,1	39,0	**52,7**		33,6	71,8	30
10	48,3	20,0	29,8	14,9	16,7	22,6	16,7	17,8	35,0	45,9	46,8	**56,2**	**72,0**	**75,7**	37,0	28,2	35,1	44,8	**59,0**	**51,1**	**64,5**	**73,7**	35,2	14,3	27,5	40,5	41,8	25,9	6,6	26,8	32,5	37,5	75,7	31
11	11,9	15,8	15,5	12,2	11,1	23,1	46,6	48,9	8,9	20,0	26,5	6,8	7,9	8,0	37,2	**50,8**	**53,6**	**55,2**	**53,0**	16,6	38,1	17,8	30,3	40,1	40,3	**54,3**	45,4	32,8	26,9	32,2		29,6	55,2	30
12				45,8	39,8	33,0	28,8	**57,2**	28,1	20,5	39,0	18,5	21,4	38,0	29,2	38,0	**52,8**	27,3	25,6	19,0	31,8	35,5	40,3	31,9	13,5	33,3	**67,1**	**53,4**	38,9	**58,1**	49,8	36,3	67,1	28

Stanice Znojmo, ROK 2006:

Počet dnů s překročením: 70 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 346 % denního limitu

Stanice Kuchařovice, ROK 2006:



PM_{10}- BKUCM

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

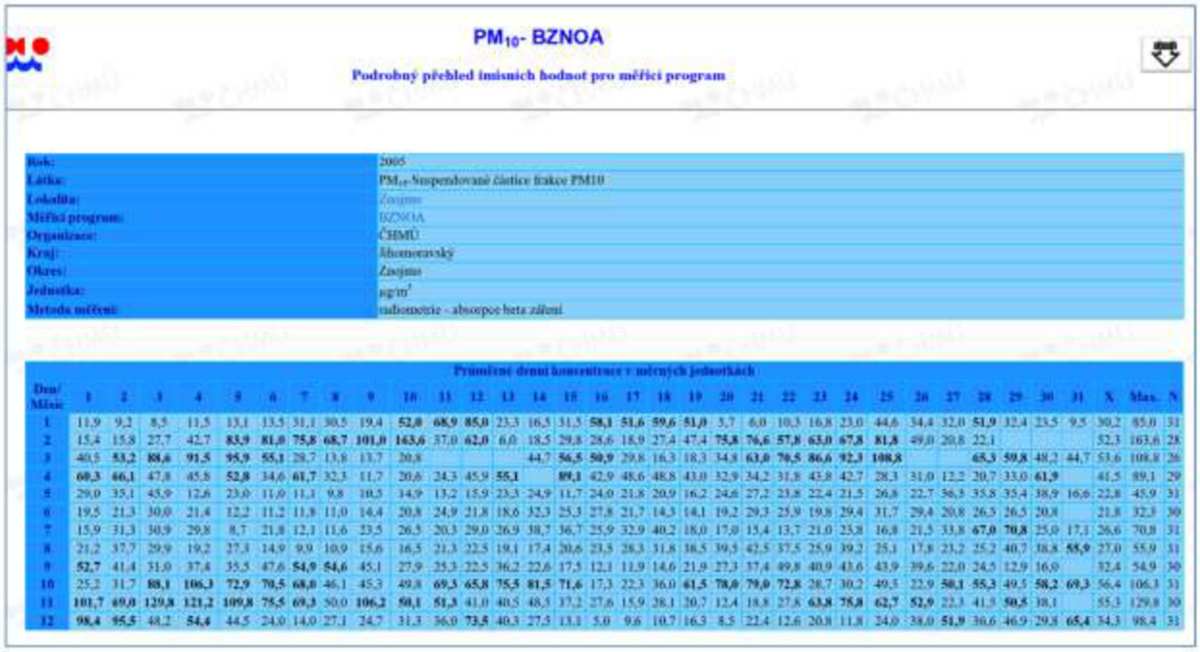
Rok:	2006
Látka:	PM_{10}-Suspendované částice frakce PM10
Lokalita:	Kuchařovice
Měřicí program:	BKUCM
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	gravimetrie

Průměrné denní koncentrace v mírových jednotkách

Den/ Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	37,0	21,0	17,0	23,0	39,0	43,0	**54,0**	37,0	36,0	**74,0**	**94,0**	**62,0**	**75,0**	34,0	47,0	50,0	**73,0**		47,0	**68,0**	15,0	49,0	**73,0**	**112,0**	47,0	**56,0**	**54,0**	**88,0**	**85,0**	**71,0**	43,0	54,2	112,0	30
2	**70,0**	**114,0**	**77,0**	25,0	40,0	**60,0**	21,0	12,0	8,0	14,0	18,0	22,0	25,0	45,0	**62,0**	50,0	27,0	36,0	29,0	46,0	42,0	22,0	46,0	39,0	45,0	35,0	28,0	**57,0**				39,8	114,0	29
3	28,0	23,0	26,0	17,0	21,0	21,0	15,0	25,0	19,0	14,0	13,0	18,0	22,0	48,0	**64,0**	32,0	45,0	**52,0**	**61,0**	**65,0**	**51,0**	40,0	39,0	40,0	8,0	27,0	13,0	13,0	9,0	9,0	10,0	29,3	65,0	31
4	13,0	10,0	8,0	17,0	16,0	27,0	26,0	43,0	30,0	41,0	22,0	26,0	16,0	20,0	23,0	21,0	19,0	36,0	31,0	38,0	47,0	38,0	17,0	32,0		40,0	33,0	35,0	11,0	17,0		26,0	47,0	29
5	20,0	31,0	41,0	39,0	**53,0**	**55,0**	43,0	**52,0**	30,0	26,0	27,0	44,0		33,0	29,0	26,0	15,0	26,0	14,0	20,0	14,0	26,0	14,0	23,0	14,0	13,0	11,0	14,0	16,0	11,0	9,0	26,3	55,0	30
6	12,0	17,0	17,0	13,0	23,0	17,0	11,0	15,0	22,0	13,0	19,0	22,0	23,0	25,0	37,0	33,0	28,0	20,0	36,0	24,0	43,0	20,0	29,0	33,0	38,0	35,0	24,0	26,0	30,0	19,0		24,1	43,0	30
7	22,0	22,0	31,0	29,0	37,0	33,0	26,0	25,0	21,0	24,0	44,0	37,0	34,0	27,0	12,0	10,0	11,0	19,0	22,0	38,0	43,0	34,0	38,0	26,0	46,0	39,0	**59,0**	46,0	36,0	26,0	30,0	30,5	59,0	31
8	30,0	40,0	10,0	18,0	15,0	12,0	10,0	19,0	14,0	17,0	14,0	13,0	8,0	14,0	11,0	28,0	31,0	21,0	20,0	14,0	15,0	12,0	24,0	24,0	17,0	16,0	13,0	10,0	7,0	9,0	9,0	16,6	40,0	31
9	15,0	19,0	13,0	11,0	16,0	22,0	42,0	11,0	17,0	16,0	31,0	34,0	39,0	36,0	30,0	43,0	47,0	33,0	27,0	37,0	31,0	29,0	32,0	16,0			34,0	39,0	42,0	**63,0**		30,2	63,0	28
10	41,0	24,0	23,0	16,0	15,0	17,0	12,0	18,0	27,0	38,0	43,0	**54,0**	**72,0**	**68,0**	34,0	25,0	30,0	47,0	**52,0**	43,0	**65,0**	**55,0**	32,0	18,0	17,0	**52,0**	32,0	26,0	5,0	17,0	27,0	33,7	72,0	31
11	9,0	11,0	13,0	14,0	15,0	26,0	44,0	42,0	9,0	17,0	17,0	9,0	8,0	10,0	27,0	**53,0**	48,0	47,0	41,0	18,0	27,0	18,0	24,0	37,0	40,0	**52,0**	33,0	30,0	28,0	34,0		26,7	53,0	30
12	37,0	49,0	**52,0**	36,0	30,0	28,0	18,0	23,0	14,0	19,0	23,0	16,0	17,0	22,0	13,0				18,0	17,0	27,0	23,0	34,0	20,0	13,0	28,0	46,0	39,0	30,0	36,0	30,0	27,1	52,0	28

Počet dnů s překročením: 40 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 228 % denního limitu

Stanice Znojmo, ROK 2005:



PM_{10}- BZNOA

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

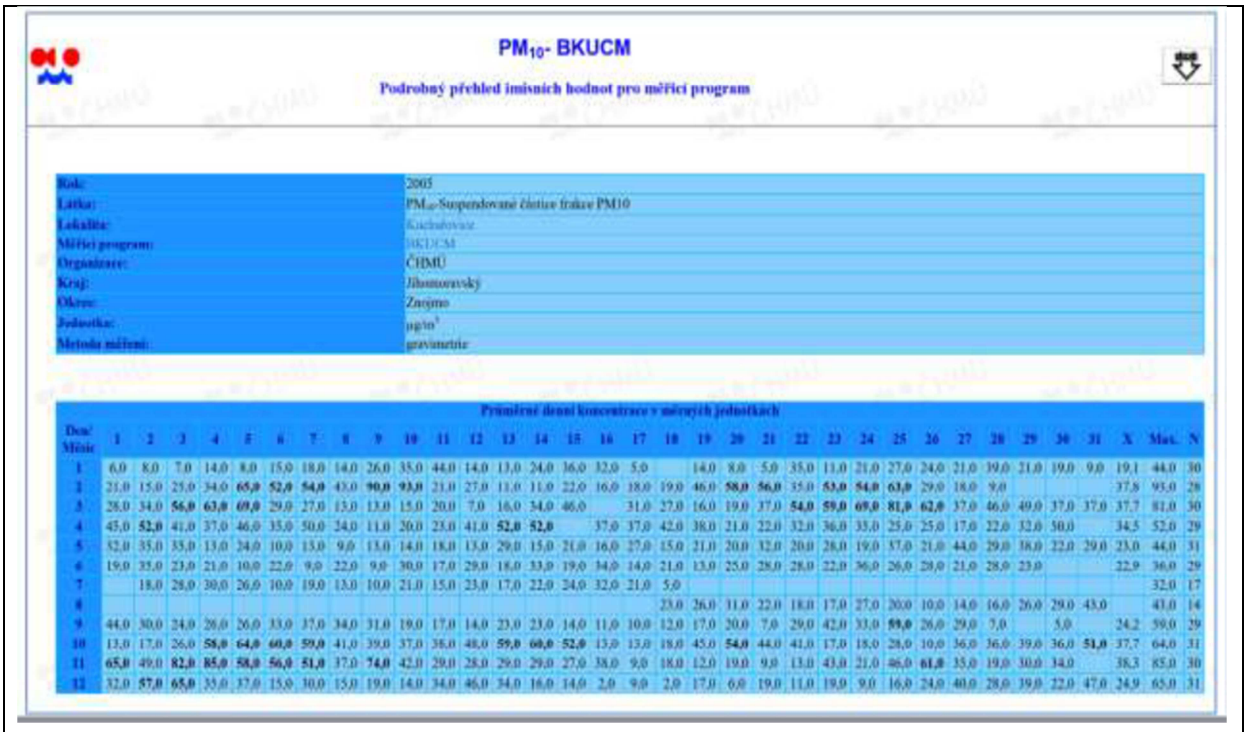
Rok:	2005
Látka:	PM_{10}-Suspendované částice frakce PM10
Lokalita:	Znojmo
Měřicí program:	BZNOA
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	radiometrie - absorpce beta záření

Průměrné denní koncentrace v mírových jednotkách

Den/ Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	11,9	9,2	8,5	11,5	13,1	13,5	31,1	30,5	19,4	**52,0**	**68,9**	**85,0**	23,3	16,5	31,5	**58,1**	**51,6**	**59,6**	**51,0**	5,7	6,0	10,3	16,8	23,0	44,6	34,4	32,0	**51,9**	32,4	23,5	9,5	30,2	85,0	31
2	15,4	15,8	27,7	42,7	**83,9**	**81,0**	**75,8**	**68,7**	**101,0**	**163,6**	37,0	**62,0**	6,0	18,5	29,8	28,6	18,9	27,4	47,4	**75,8**	**76,6**	**57,8**	**63,0**	**67,8**	**81,8**	49,0	20,8	22,1				52,3	163,6	28
3	40,5	**53,2**	**88,6**	**91,5**	**95,9**	**55,1**	28,7	13,8	13,7	20,8			44,7	**56,5**	**50,9**	29,8	16,3	18,3	34,8	**63,0**	**70,5**	**86,6**	**92,3**	**108,8**				**65,3**	**59,8**	48,2	44,7	53,6	108,8	26
4	**60,3**	**66,1**	47,8	45,8	**52,8**	34,6	**61,7**	32,3	11,7	20,6	24,3	45,9	**55,1**		**89,1**	42,9	48,6	48,8	43,0	32,9	34,2	31,8	43,8	42,7	28,3	31,0	12,2	20,7	33,0	**61,9**		41,5	89,1	29
5	29,0	35,1	45,9	12,6	23,0	11,0	11,3	9,8	10,3	34,9	13,2	15,9	23,3	24,9	11,7	24,0	21,8	20,9	16,2	24,6	27,2	23,8	22,4	21,5	26,8	22,7	56,3	35,8	35,4	38,9	16,6	22,8	45,9	31
6	19,5	21,3	30,0	21,4	12,2	11,2	11,8	11,0	14,4	20,8	24,9	21,8	18,6	32,3	25,3	27,8	21,7	14,3	14,1	19,2	29,3	25,9	19,8	29,4	31,7	29,4	20,8	26,3	26,5	20,8		21,8	32,3	30
7	15,9	31,3	30,9	29,8	8,7	21,8	12,1	11,6	23,5	26,5	20,3	29,0	26,9	38,7	36,7	25,9	32,9	40,2	18,0	17,0	15,4	13,7	21,0	23,8	16,8	21,5	33,8	**67,0**	**70,8**	25,0	17,1	26,6	70,8	31
8	21,2	37,7	29,9	19,2	27,3	14,9	9,9	10,9	15,6	16,5	21,3	22,5	19,1	17,4	20,6	23,5	28,3	31,8	16,5	39,5	42,5	37,5	25,9	39,2	25,1	17,8	23,2	25,2	40,7	18,8	**55,9**	27,0	55,9	31
9	**52,7**	41,4	31,0	37,4	35,5	47,6	**54,9**	**54,6**	45,1	27,9	25,3	22,5	36,2	22,6	17,5	12,1	11,9	14,6	21,9	27,3	37,4	49,8	40,9	43,6	43,9	39,6	22,0	24,5	12,9	16,0		32,4	54,9	30
10	25,2	31,7	**88,1**	**106,3**	**72,9**	**70,5**	**68,0**	46,1	45,3	49,8	**69,3**	**65,8**	**75,5**	**81,5**	**71,6**	17,3	22,3	36,0	**61,5**	**78,0**	**79,0**	**72,8**	28,7	30,2	49,5	22,9	**50,1**	**55,3**	49,5	**58,2**	**69,3**	56,4	106,3	31
11	**101,7**	**69,0**	**129,8**	**121,2**	**109,8**	**75,5**	**69,3**	50,0	**106,2**	**90,1**	**51,3**	41,0	40,5	48,5	37,2	27,6	15,9	28,1	20,7	12,4	18,8	27,8	**63,8**	**75,8**	**62,7**	**52,9**	22,3	41,5	**50,5**	38,1		55,3	129,8	30
12	**98,4**	**95,5**	48,2	**54,4**	44,5	24,0	14,0	27,1	24,7	31,3	36,0	**73,5**	40,3	27,5	13,1	5,0	9,6	10,7	16,3	8,5	22,4	12,6	20,8	11,8	24,0	38,0	**51,9**	30,6	46,9	29,8	**65,4**	34,3	98,4	31

Počet dnů s překročením: 87 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 328 % denního limitu

Stanice Kuchařovice, ROK 2005:



PM_{10}- BKUCM

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

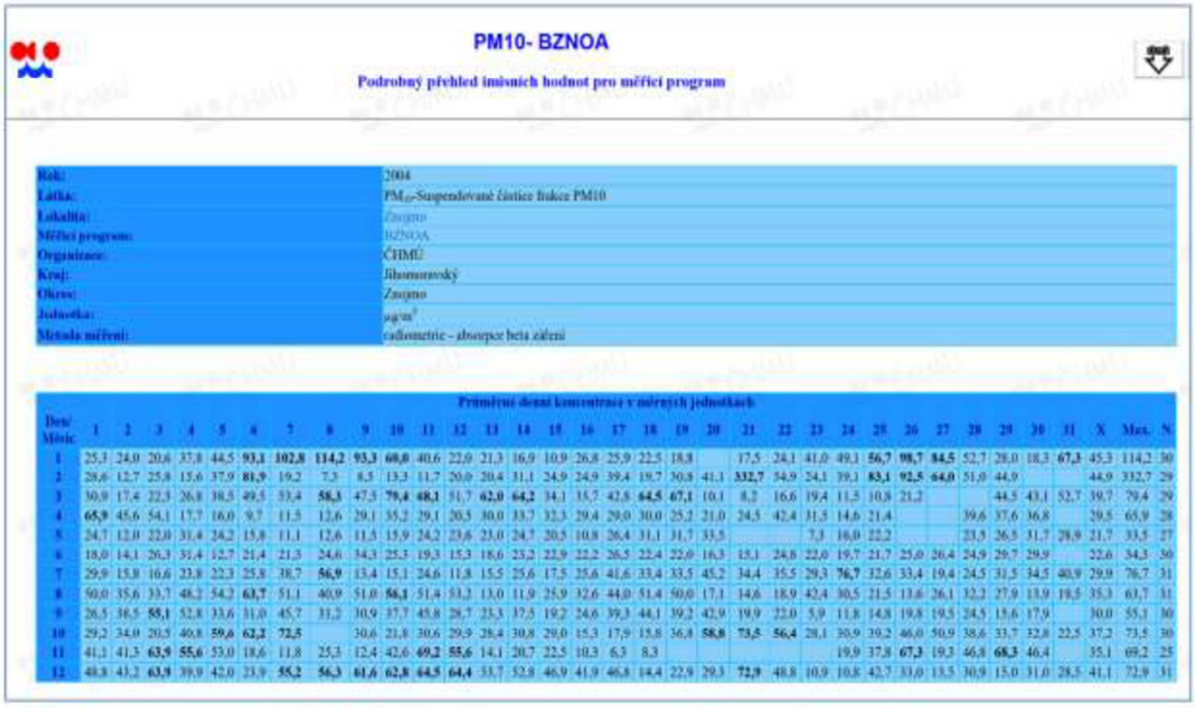
Rok:	2005
Látka:	PM_{10}-Suspendované částice frakce PM10
Lokalita:	Kuchařovice
Měřicí program:	BKUCM
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	gravimetrie

Průměrné denní koncentrace v měřených jednotkách

Den/ Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	6,0	8,0	7,0	14,0	8,0	15,0	18,0	14,0	26,0	35,0	44,0	14,0	13,0	24,0	36,0	32,0	5,0		14,0	8,0	5,0	35,0	11,0	21,0	27,0	24,0	21,0	39,0	21,0	19,0	9,0	19,1	44,0	30
2	21,0	15,0	25,0	34,0	**65,0**	**52,0**	**54,0**	43,0	**90,0**	**93,0**	21,0	27,0	11,0	11,0	22,0	16,0	18,0	19,0	46,0	**58,0**	**56,0**	35,0	**53,0**	**54,0**	**63,0**	29,0	18,0	9,0				37,8	93,0	28
3	28,0	34,0	**56,0**	**63,0**	**69,0**	29,0	27,0	13,0	13,0	15,0	20,0	7,0	16,0	34,0	46,0		31,0	27,0	16,0	19,0	37,0	**54,0**	**59,0**	**69,0**	**81,0**	**62,0**	37,0	46,0	49,0	37,0	37,0	37,7	81,0	30
4	45,0	**52,0**	41,0	37,0	46,0	35,0	50,0	24,0	11,0	20,0	23,0	41,0	**52,0**	**52,0**		37,0	37,0	42,0	38,0	21,0	22,0	32,0	36,0	35,0	25,0	25,0	17,0	22,0	32,0	50,0		34,5	52,0	29
5	52,0	35,0	35,0	13,0	24,0	10,0	13,0	9,0	13,0	14,0	18,0	13,0	29,0	15,0	21,0	16,0	27,0	15,0	21,0	20,0	32,0	20,0	28,0	19,0	37,0	21,0	44,0	29,0	18,0	22,0	29,0	23,0	44,0	31
6	19,0	35,0	23,0	21,0	10,0	22,0	9,0	22,0	9,0	30,0	17,0	29,0	16,0	33,0	19,0	34,0	14,0	21,0	13,0	25,0	28,0	28,0	22,0	36,0	26,0	29,0	21,0	28,0	23,0			22,9	36,0	29
7		18,0	28,0	30,0	26,0	10,0	19,0	13,0	10,0	21,0	15,0	23,0	17,0	22,0	24,0	32,0	21,0	5,0															32,0	17
8																		23,0	26,0	11,0	22,0	18,0	17,0	27,0	20,0	10,0	14,0	16,0	26,0	29,0	43,0		41,0	14
9	44,0	30,0	24,0	28,0	26,0	33,0	37,0	34,0	31,0	19,0	17,0	14,0	23,0	23,0	14,0	11,0	10,0	12,0	17,0	20,0	7,0	29,0	42,0	33,0	**59,0**	26,0	29,0	7,0		5,0		24,2	59,0	29
10	13,0	17,0	26,0	**58,0**	**64,0**	**60,0**	**59,0**	41,0	39,0	37,0	38,0	48,0	**59,0**	**60,0**	**52,0**	13,0	13,0	18,0	45,0	**54,0**	44,0	41,0	17,0	18,0	28,0	10,0	36,0	36,0	39,0	36,0	**51,0**	37,7	64,0	31
11	**65,0**	49,0	**82,0**	**85,0**	**58,0**	**56,0**	**51,0**	37,0	**74,0**	42,0	29,0	28,0	29,0	29,0	27,0	38,0	9,0	18,0	12,0	19,0	9,0	13,0	43,0	21,0	46,0	**61,0**	35,0	19,0	30,0	34,0		38,3	85,0	30
12	32,0	**57,0**	**65,0**	35,0	37,0	15,0	30,0	15,0	19,0	14,0	34,0	46,0	34,0	16,0	14,0	2,0	9,0	2,0	17,0	6,0	19,0	11,0	19,0	9,0	16,0	24,0	40,0	28,0	39,0	22,0	47,0	24,9	65,0	31

Počet dnů s překročením: 41 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 186 % denního limitu

Stanice Znojmo, ROK 2004:



PM10- BZNOA

Podrobný přehled imisních hodnot pro měřicí program

Rok:	2004
Látka:	PM_{10}-Suspendované částice frakce PM10
Lokalita:	Znojmo
Měřicí program:	BZNOA
Organizace:	ČHMÚ
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo
Jednotka:	$\mu g/m^3$
Metoda měření:	radiometrie - absorpce beta záření

Průměrné denní koncentrace v měřených jednotkách

Den/ Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	X	Max.	N
1	25,3	24,0	20,6	37,8	44,5	**93,1**	**102,8**	**114,2**	**93,3**	**68,0**	40,6	22,0	21,3	16,9	10,9	26,8	25,9	22,5	18,8		17,5	24,1	41,0	49,1	**56,7**	**98,7**	**84,5**	52,7	28,0	18,3	**67,3**	45,3	114,2	30
2	28,6	12,7	25,8	15,6	37,9	**81,9**	19,2	7,3	8,5	13,3	11,7	20,0	20,4	31,1	24,9	24,9	39,4	19,7	30,8	41,3	**332,7**	34,9	24,1	39,1	**83,1**	**92,5**	**64,0**	51,0	44,9			44,9	332,7	29
3	30,9	17,4	22,3	26,8	38,5	49,5	33,4	**58,3**	47,5	**79,4**	**68,1**	51,7	**62,0**	**64,2**	34,1	35,7	42,8	**64,5**	**67,1**	10,1	8,2	16,6	19,4	11,5	10,8	21,2			44,5	43,1	52,7	39,7	79,4	29
4	**65,9**	45,6	54,1	17,7	16,0	9,7	11,5	12,6	29,1	35,2	29,1	20,5	30,0	33,7	32,3	29,4	29,0	30,0	25,2	21,0	24,5	42,4	31,5	14,6	21,4			39,6	37,6	36,8		29,5	65,9	28
5	24,7	12,0	22,0	31,4	24,2	15,8	11,1	12,6	11,5	15,9	24,2	23,6	23,0	24,7	20,5	10,8	26,4	31,1	31,7	33,5			7,3	16,0	22,2			23,5	26,5	31,7	28,9	21,7	33,5	27
6	18,0	14,1	26,3	31,4	12,7	21,4	21,3	24,6	34,3	25,3	19,3	15,3	18,6	23,2	22,9	22,2	26,5	22,4	22,0	16,3	15,1	24,8	22,0	19,7	21,7	25,0	26,4	24,9	29,7	29,9		22,6	34,3	30
7	29,9	15,8	16,6	23,8	22,3	25,8	38,7	**56,9**	13,4	15,1	24,6	11,8	15,5	25,6	17,5	25,6	41,6	33,4	33,5	45,2	34,4	35,5	29,3	**76,7**	32,6	33,4	19,4	24,5	31,5	34,5	40,9	29,9	76,7	31
8	50,0	35,6	33,7	48,2	54,2	**63,7**	51,1	40,9	51,0	**56,1**	51,4	53,2	13,0	11,9	25,9	32,6	44,0	51,4	50,0	17,1	14,6	18,9	42,4	30,5	21,5	13,6	26,1	32,2	27,9	13,9	19,5	35,3	63,7	31
9	26,5	38,5	**55,1**	52,8	33,6	31,0	45,7	31,2	30,9	37,7	45,8	28,7	23,3	17,5	19,2	24,6	39,3	44,1	39,2	42,9	19,9	22,0	5,9	11,8	14,8	19,8	19,5	24,5	15,6	17,9		30,0	55,1	30
10	29,2	34,0	20,5	40,8	**59,6**	**62,2**	**72,5**		30,6	21,8	30,6	29,9	28,4	30,8	29,0	15,3	17,9	15,8	36,8	**58,8**	**73,5**	**56,4**	28,1	30,9	39,2	46,0	50,9	38,6	33,7	32,8	22,5	37,2	73,5	30
11	41,3	41,3	**63,9**	**55,6**	53,0	18,6	11,8	25,3	12,4	42,6	**69,2**	**55,6**	14,1	20,7	22,5	10,3	6,3	8,3					19,9	37,8	**67,3**	19,3	46,8	**68,3**	46,4			35,1	69,2	25
12	48,8	43,2	**63,9**	39,9	42,0	23,9	**55,2**	**56,3**	**61,6**	**62,8**	**64,5**	**64,4**	53,7	52,8	46,9	41,9	46,8	14,4	22,9	29,3	**72,9**	48,8	10,9	10,8	42,7	33,0	13,5	30,9	15,0	31,0	28,5	41,1	72,9	31

Počet dnů s překročením: 39 (LIMIT 35 dnů překročen) Den s nejvyšší koncentrací: 265 % denního limitu

Připomínka č. 41 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Znojma přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Die politiky územního rozvoje (dnes označované jako i/38) návrh ZÚR navrhuje zavlečení dálkové tranzitní dopravy po kapacitní silnici intraviiánu Znojma, a to mezi

městské části Znojmo–město a Znojmo–Přímětice a dále k jihu mezi Znojmo–město a obec Dobšice. Dále k jihu je trasa kondoru dle PÚR veden v bezprostředním kontaktu s obydlenými územími Znojmo–Nesachleby a Znojmo–Oblekovice. To je nepochybně nepřípustné z hlediska dodržení hygienických zákonných limitů.

Navíc ve Znojmě byly opakovaně překročeny limity PM10.

To je naprosto nepřípustné z hlediska veřejného zdraví, neb v této oblasti jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné hygienické limity.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy návrh ZÚR je založen na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Pořizovatel ZÚR přitom zcela ignoroval ideový návrh skutečného obchvatu Znojma dle ing. Strnada (2012).

Tento obchvat nebyl v ZÚR posouzen z hlediska vlivů na veřejné zdraví.

Krajský úřad obdržel ze Znojma detailní autorizovaný projekt obchvatu Znojma, který splňuje požadavky na vyvedení tranzitní dopravy ze Znojma a z přilehlých obcí. Pořizovatel ZÚR tento autorizovaný projekt zamlčel.

Úřední osoba z KHS JMK se účastnila projednávání ve Znojmě a je tedy plně informována.

Tento obchvat Znojma je zobrazen na obrázku níže:



KHS musí se vyjádřit i této nové situaci.

Připomínka č. 42 a odůvodnění:KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Břeclavi přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

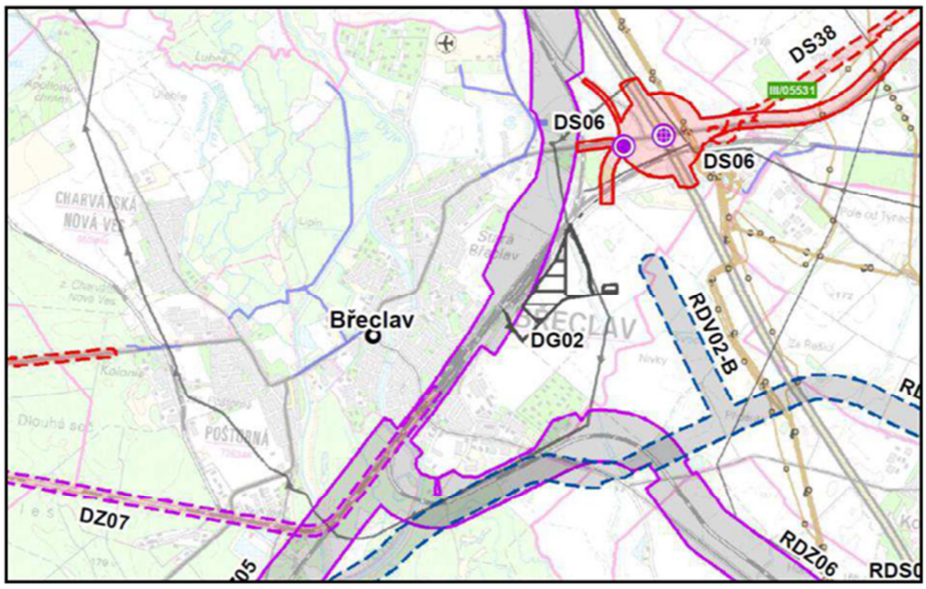
Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Jak je vidět z obrázku níže v ZÚR není zakreslen obchvat Břeclavi. ZÚR tedy obchvat Břeclavi nevymezuje a neschvaluje.



KHS JMK tedy nemohla odkazovat na obchvat, který není součástí ZÚR.

Navíc v oblasti Břeclavi existuje návrh skutečného obchvatu Břeclavi, který byl vyprojektován na základě objednávky Ministerstva dopravy v roce 2007 (ing. Kalčík, 2007). Tento obchvat je znázorněn na obrázku níže:



Tento obchvat (červená trasa) je veden až za továrními komplexy v Břeclavi–Poštorné a je napojen na dálnici D2 tak, že neovlivňuje město Břeclav z hlediska veřejného zdraví.

KHS JMK je o existenci tohoto trasování obchvatu informována, ale ignorovala tuto informaci, stejně jak ji ignoroval i pořizovatel ZÚR.

Je naprosto nepochopitelné a nepřijatelné, že jsou ignorovány varianty trasování vypracované autorizovanými projektanty a zde navíc na zakázku Ministerstva dopravy.

Na okraj lze podotknout, že vzdálené trasování obchvatu bylo potvrzeno i v dalším autorizovaném projektu, tentokrát objednaném Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2008.

Stanovisko KHS tedy nereflektuje znalost o variantách vhodnějších z hlediska dopadů na veřejné zdraví a musí být zrušeno.

Připomínka č. 43 a odůvodnění:

KHS zcela rozporuplně podporuje ve svém stanovisku dopravní řešení v ZÚR, kde má být doprava do Mikulova přiváděna a současně tvrdí opak, a to, že ZÚR situaci napravují. Toto je zcela protiprávní

postup, kde správní orgán nerespektuje fakta, ale dokonce tvrdí něco co v ZÚR není.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Dle zpracovatelů SEA lze bez provedení koncepce ZÚR JMK v oblasti silniční dopravy i v následujících letech očekávat nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy s tím, že posuzované záměry převážně umožní odvést tuto dopravu z obytných oblastí a tedy snížit imisní a hlukovou zátěž v dotčených sídlech.

KHS JmK se zcela ztotožňuje s konstatováním, že pokud nebudou příslušné obchvaty a přeložky vybudovány, je nutno očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování.

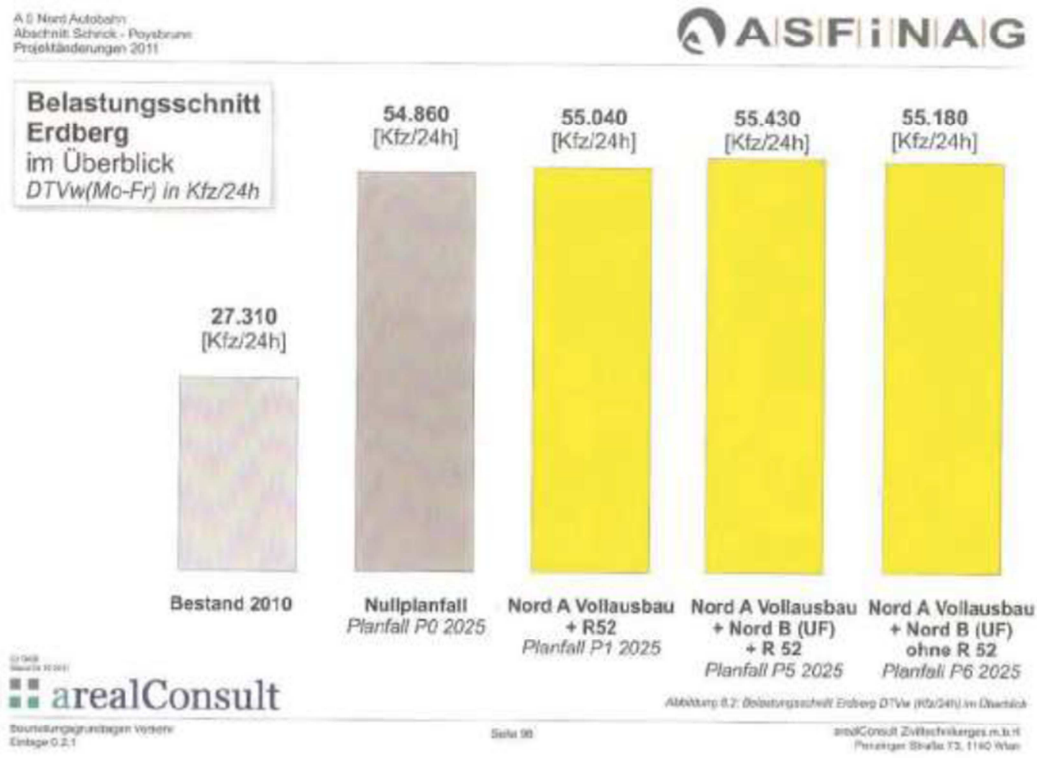
KHS je naprosto nekonkrétní a neuvádí o jaké obchvaty a přeložky jde.

Zavlečení transevropského Baltsko–adriatického koridoru do správního území města Mikulova nepochybně povede k novým a významným vlivům na veřejné zdraví

v Mikulově.

Podle oficiálních posledních sčítání dopravy bylo na hraničním přechodu v Mikulově cca 5 tis. vozidel denně.

KHS si je zjevně vědoma, že vybudováním R52 vzniká kapacitní dálkový koridor (a zde KHS zamlčuje, že se má jednat o tzv. transevropský Baltsko–adriatický koridor) a že realizací tohoto koridoru bude do něj koncentrována dálková tranzitní nákladní doprava, která bude mít významný negativní vliv na obyvatelstvo. Jak již je dokumentováno v EIA pro R52 z roku 2006 má na hraničním přechodu u Mikulova dojít k nárůstu přeshraniční dopravy na téměř 400 % (z cca 5 tis vozidel denně na hodnoty blízké 20 tis vozidel denně). V pozdějších materiálech rakouské strany se uvádějí ještě vyšší predikované intenzity dopravy a dokonce pro příčný dopravní řez od Reintalu po Laa rakouské dokumenty EIA z roku 2014 uvádějí, že v tomto příčném dopravním řezu se bude koncentrovat 55 tis. vozidel denně.

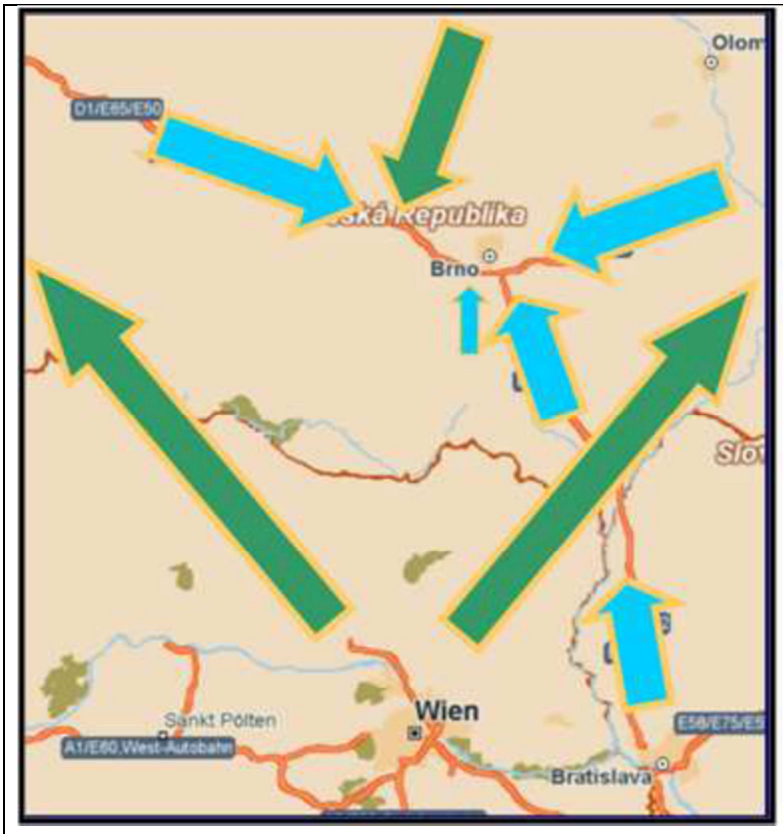


Ani pořizovatel ZÚR ani posuzovatel SEA ani stanovisko KHS se těmito souvislostmi nezabývá a dokonce všechny tyto subjekty společně zatajují i ten zásadní fakt, že se jedná o „transevropský Baltsko–adriatický koridor".

Navíc dálnice D52 by byla vedena okolo Mikulova částečně po relativně vysoké estakádě, neb musí překročit železniční trať a je zde navrhována speciální estakáda k překročení vzácné lokality Slanisko v trojúhelníku u Mikulova, která byla před lety navržena, aby se stala lokalitou evropsky chráněného systému NÁTURA 2000. Takovéto vedení transevropského Baltsko–adriatického koridoru by mělo zásadní negativní dopady na veřejné zdraví, nejen z hlediska prašnosti, ale i z hlediska hlučnosti.

Jasným řešením pro Mikulova vyvedení tranzitní dopravy z této oblasti je alternativní koncepce ing. Strnada (2012), která nepočítá s dálnicí D52 v prostoru Mikulova.

Alternativní koncepce páteřní dopraví infrastruktury je založena na autorizovaných dopravně ekonomických studiích dlouholetého projektanta dálnic, pana ing. Strnada. Jedná se o jeho autorizovaná posouzení z let 2011, 2012 a 2014.



V Alternativní koncepci bylo navázáno na vládou schválenou Politiku územního rozvoje a byly akcentovány zde schválené koridory rychlostní silnice D55 včetně plnohodnotného obchvatu Břeclavi a nové kapacitní silnice S8 včetně plnohodnotného obchvatu Znojma. Silnice D52 byla ponechána jen jako přivaděč k Brnu.

V kontextu alternativní koncepce dle ing. Strnada (2012) se předpokládá odvedení dopravy z oblasti Mikulova několika způsoby, a to

- Odvedení dopravy Praha – Vídeň a dopravy Liberec / Kolín (Hradec Králové, Pardubice) / Havlíčkův Brod – Vídeň
- Z trasy přes Mikulov na výrazně kratší trasu Jihlava – Znojmo – Vídeň (se zahrnutím plnohodnotného obchvatu celé Znojemské aglomerace)
- Odvedení dopravy Polsko (Katovicko) / Ostravsko / Olomoucko – Vídeň / Bratislava
- Z trasy přes Mikulov na výrazně kratší trasu po budované dálnici D55 Přerov – Otrokovice – Břeclav a dále ve směrech Bratislava a Vídeň (se zahrnutím plnohodnotného obchvatu Břeclavi)

Lze dokladovat výsledky dopravního modelování, provedeného již v roce 2007.



Krajský úřad tuto odbornou studii s dopravním modelováním vlastní a ignoruje ji.

Obrázek vlevo je případ nepostavení dálnice D52 s tím, že v Břeclavi je vybudován obchvat ve dvoupruhovém provedení. V tomto případě je (bez započtení změn ze strany Rakouska) na hraničním přechodu Mikulov predikováno průměrně cca 6 800 vozidel denně a ten stejný počet i na hraničním přechodu Břeclav–Poštorná/Reintal.

Pro porovnání je na obrázku vpravo varianta čtyrpruhového obchvatu Břeclavi (tj. D55 dovedené až na hranici s Rakouskem). V tomto případě se velká většina vozidel

přesouvá na dálniční obchvat Břeclavi a na hraničním přechodu Břeclav – Poštorná / Reintal je predikováno téměř 16 tis. vozidel denně. Současně však dochází k dramatickému poklesu intenzity dopravy na hraničním přechodu Mikulov / Drasenhofen na pouhých cca 1.7 tis vozidel denně.

Podobné výsledky poskytlo i dopravní modelování provedené odborníkem na dopravní modelování a zahrnuté v posouzení ing. Strnada (2007). Zde je navíc doloženo, že velký převod vozidel z hraničního přechodu Mikulov na hraniční přechod Břeclav představuje zejména nákladní doprava. To je zcela logické, protože trasa z Polska a Ostravska do Vídně přes Břeclav je o cca 35 km kratší než trasa se zajížďkou přes Brno a nákladní doprava nepochybně preferuje dálniční spojení na silnicí dvoupruhovou.

V roce 2010 při posledním celostátním sčítání intenzit dopravy byla na hraničním přechodu Mikulov zjištěna průměrná intenzita dopravy 5 tis. vozidel denně. Pokud by tedy v budoucnu měla intenzita na hraničním přechodu Mikulov díky kvalitnímu obchvatu Břeclavi klesnout na méně než třetinu, bylo by to velmi příznivé pro Mikulov a došlo by k významnému odlehčení oblasti Mikulovská. Takto velký pokles není ani tak překvapivý, pokud se vezme v úvahu, kde jsou zdroje a cíle dopravy, která dnes projíždí přes Mikulov a která by zde projížděla po vybudování dálničního obchvatu Břeclavi. Po zprovoznění obchvatu Břeclavi by zřejmě na hraničním přechodu Mikulov zůstala zejména doprava z velmi zúženého regionu, v podstatě doprava z oblasti Pohořelice – Poysdorf. A zde cca 1.7 tis. vozidel denně je pro přeshraniční dopravu intenzita spíše dost nadhodnocená.

Závěrem lze uvést:

Nebude–li u Mikulova realizována dálnice D52 nedojde k výše uvedeným negativním vlivům.

Pokud současně bude u Břeclavi vybudován kvalitní obchvat, tranzitní (mezinárodní) doprava u Mikulova má šanci natolik poklesnout, že problémy, které Mikulov dnes by měly do značné míry vymizet s touto sníženou

intenzitou dopravy.

Celé řešení dle ing. Strnada (2012) tak v širších souvislostech vypadá takto:

- Znojmo – má být vybudován plnohodnotný „velký obchvať, bude odvedena tranzitní doprava z celé Znojemské aglomerace
- Mikulov – tranzitní doprava v Mikulově na dnešní I/52 významně poklesne
- Břeclav – má být vybudován plnohodnotný „dálniční obchvať, bude odvedena tranzitní doprava z Břeclavi



Na závěr lze dodat, že silnice I/52 byla vybudována zcela nedávno a některé její úseky byly kolaudovány dokonce až po roce 2000. Tato silnice byla v Mikulově vyprojektována jako obchvat celé urbanizované části Mikulova a je tomu tak doposud. Západně od dnešního vedení I/52 nejsou téměř žádné obytné budovy a navíc po obou stranách dnešní silnice I/52 jsou prakticky všude průmyslové a obchodní objekty. Dnešní silnice I/52 tedy při poklesu intenzit tranzitní dopravy je zjevně naprosto dostatečným obchvatem urbanizované části Mikulova i dnes a bude jím i v dohledné budoucnosti.

Mikulov tedy druhy obchvat nepotřebuje. Obchvaty naopak velmi potřebují Znojmo a Břeclav.

Stanovisko KHS tedy nereflektuje znalost o variantách vhodnějších z hlediska dopadů na veřejné zdraví a musí být zrušeno.

Připomínka č. 44 a odůvodnění:

KHS naprosto chybně reaguje na v ZÚR indikované problémy, kde by mohl být poškozující vliv na zdraví,

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

Podmínka *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* bude dle zpracovatelů SEA naplněna za předpokladu realizace opatření navržených ve VVURÚ a SEA za účelem snížení vlivů posuzovaných záměrů na obyvatelstvo (zejména optimalizace tras silničních a železničních staveb v rámci navržených koridorů, realizace opatření ke snížení imisních dopadů silničních staveb, zajištění splnění hlukových limitů, realizace opatření ke snížení estetických dopadů staveb a zajištění průchodnosti území a minimalizace vlivů stavebních a terénních prací).

Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* naplnit pouze za předpokladu realizace řady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti

- mimoúrovňové křižovatky u záměru DS04-B (DS04 R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko),
- jihovýchodní okraj Brna (Tuřany – Šlapanice) s významnou kumulací dopravních záměrů.

Zpracovatelé SEA však uvádějí, že ani v lokalitě jihovýchodního okraje Brna se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivů.

Tato tvrzení jsou zcela absurdní a nesprávná z řady pohledů.

Jak je uvedeno opakovaně výše oblast jihu Brna a jižní oblast Brněnské aglomerace je oblastí, kde jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity. Je zde tedy protiprávní stav. Toto stanovisko KHS zcela ignoruje.

Zákonné limity byly stanoveny, aby nedocházelo k poškozování zdraví. Pokud KHS JMK toto ignoruje, pak zásadním způsobem chybuje.

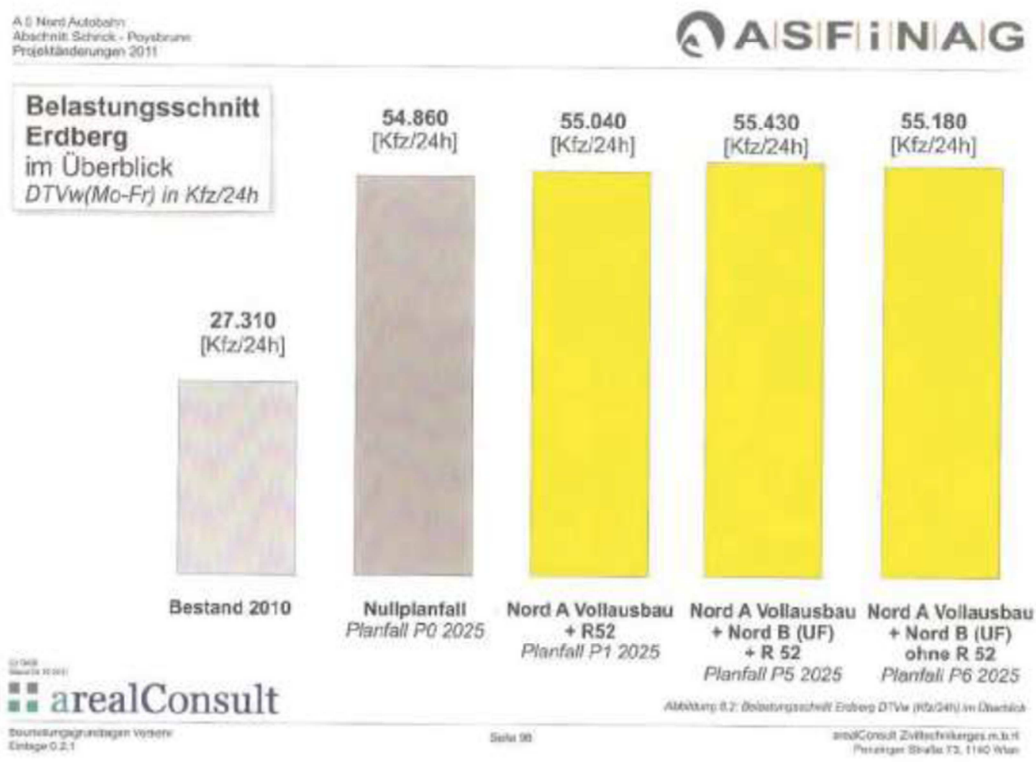
Pokud KHS aprobuje, ze v oblasti s překročenými limity a v oblasti, kam má být nově zatažen transevropský Baltsko–adriatický kondor s významným nárůstem dopravy, je možné vymezovat nové dopravní záměry, pak zásadním způsobem chybuje.

Je možné poukázat na dopravní modely, které jsou obsaženy v ZÚR a v dokumentu PK Ossendorf citovaném v ZÚR.



Z levého obrázku je vidět, že zpracovatel dopravního modelu pro rok 2035 počítá s intenzitou dopravy na hranici u Mikulova pouhých 11 tis. vozidel denně. To je v rozporu i intenzitami dokumentovanými v EIA pro R52 z roku 2006, kde je uváděno, že má na hraničním přechodu u Mikulova dojít k nárůstu přeshraniční dopravy na téměř 400 % (z cca 5 tis vozidel denně na hodnoty blízké 20 tis vozidel denně).

V pozdějších materiálech rakouské strany se uvádějí ještě vyšší predikované intenzity dopravy a dokonce pro příčný dopravní řez od Reintalu po Laa rakouské dokumenty EIA z roku 2014 uvádějí, že v tomto příčném dopravním řezu se bude koncentrovat 55 tis. vozidel denně.



I když bychom jako naprosto minimální hodnotu pro hraniční přechod Mikulov použili hodnoty z EIA pro R52 z roku 2006, pak rozdíl pro rok modelování pro ZÚR, tj rok 2035, je minimálně 15 tis. vozidel denně.

Na pravém obrázku je zobrazena intenzita dopravy z podkladů pro ZÚR, studie PK Ossendorf objednané Jihomoravským krajem, kde pro oblast Brno-Chrlice je uváděno 77 tis. vozidel denně. Opravíme–li nesprávnou hodnotu 11 tis vozidel denně pro hraniční přechod Mikulov na základě oficiálních informací z EIA v ČR (resp. EIA z Rakouska), pak predikovaná intenzita pro dálnici D2 přes MČ Brno-Chrlice a Brno-jih přesahuje 90 tis. vozidel denně. S takovými intenzitami dopravy je v ČR zkušenost pouze z nájezdu dálnice D1 do Prahy u Spořilova. Nikdo jistě nebude zpochybňovat, že situace z hlediska veřejného zdraví je u Spořilova velmi špatná. V městě Brně je však kumulativních negativních vlivů z dopravy tranzitní i dopravy vnitro–areálové v Brně ještě více.

Postup KHS, kdy bez konkrétních faktů vydává souhlasné stanovisko je tedy neudržitelná.

Připomínka č. 45 a odůvodnění:

KHS naprosto chybně reaguje na v ZÚR indikované problémy, kde by mohl být poškozující vliv na zdraví,

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

Podmínka *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* bude dle zpracovatelů SEA naplněna za předpokladu realizace opatření navržených ve VVURÚ a SEA za účelem snížení vlivů posuzovaných záměrů na obyvatelstvo (zejména optimalizace tras silničních a železničních staveb v rámci navržených koridorů, realizace opatření ke snížení imisních dopadů silničních staveb, zajištění splnění hlukových limitů, realizace opatření ke snížení estetických dopadů staveb a zajištění průchodnosti území a minimalizace vlivů stavebních a terénních prací).

Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* naplnit pouze za předpokladu realizace řady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti

- mimoúrovňové křižovatky u záměru DS04-B (DS04 R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko),
- jihovýchodní okraj Brna (Tuřany – Šlapanice) s významnou kumulací dopravních záměrů.

Zpracovatelé SEA však uvádějí, že ani v lokalitě jihovýchodního okraje Brna se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivů.

Tato tvrzení jsou zcela absurdní a nesprávná z řady pohledů.

Pokud již KHS uvádí, že „Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměru ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel" naplnit pouze za předpokladu realizace rady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti*

** mimoúrovňové křižovatky u záměru DS04–B (DS04 R52 Pohořelice – Mikulov –hranice CR / Rakousko)"*

Pak, zde měla KHS být zcela konkrétní. V ZÚR a SEA k ZÚR není provedeno ani hrubé posouzení vlivů, takže není seznatelné, na základě čeho vlastně KHS vydala souhlasné stanovisko.

Takový postup je u správního orgánu naprosto nepřijatelný. Stanovisko KHS musí
tedy být zrušeno.

Připomínka č. 46 a odůvodnění:

KHS naprosto chybně reaguje na v ZÚR indikované problémy, kde by mohl být poškozující vliv na zdraví,

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

Podmínka *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* bude dle zpracovatelů SEA naplněna za předpokladu realizace opatření navržených ve VVURÚ a SEA za účelem snížení vlivů posuzovaných záměrů na obyvatelstvo (zejména optimalizace tras silničních a železničních staveb v rámci navržených koridorů, realizace opatření ke snížení imisních dopadů silničních staveb, zajištění splnění hlukových limitů, realizace opatření ke snížení estetických dopadů staveb a zajištění průchodnosti území a minimalizace vlivů stavebních a terénních prací).

Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* naplnit pouze za předpokladu realizace řady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti

- mimoúrovňové křižovatky u záměru DS04-B (DS04 R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko),
- jihovýchodní okraj Brna (Tuřany – Šlapanice) s významnou kumulací dopravních záměrů.

Zpracovatelé SEA však uvádějí, že ani v lokalitě jihovýchodního okraje Brna se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivů.

Tato tvrzení jsou zcela absurdní a nesprávná z řady pohledů.

Pokud již KHS uvádí, že „Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměru ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel" naplnit pouze za předpokladu realizace rady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti 'jihovýchodní okraj Brna (Turany – Šlapanice)*

s významnou kumulací dopravních záměrů."

Pak, zde měla KHS být zcela konkrétní. V ZÚR a SEA k ZÚR není provedeno ani hrubé posouzení vlivů, takže není seznatelné, na základě čeho vlastně KHS vydala souhlasné stanovisko.

Takový postup je u správního orgánu naprosto nepřijatelný. Stanovisko KHS musí tedy být zrušeno.

Připomínka č, 47 a odůvodnění:

KHS naprosto chybně reaguje na v ZÚR indikované problémy, kde by mohl být poškozující vliv na zdraví,

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS uvedla:

Podmínka *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* bude dle zpracovatelů SEA naplněna za předpokladu realizace opatření navržených ve VVURÚ a SEA za účelem snížení vlivů posuzovaných záměrů na obyvatelstvo (zejména optimalizace tras silničních a železničních staveb v rámci navržených koridorů, realizace opatření ke snížení imisních dopadů silničních staveb, zajištění splnění hlukových limitů, realizace opatření ke snížení estetických dopadů staveb a zajištění průchodnosti území a minimalizace vlivů stavebních a terénních prací).

Jako problematické byly vyhodnoceny 2 oblasti, u nichž lze podmínku *„realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* naplnit pouze za předpokladu realizace řady technických opatření k ochraně dotčené zástavby, a to oblasti

- mimoúrovňové křižovatky u záměru DS04-B (DS04 R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko),
- jihovýchodní okraj Brna (Tuřany – Šlapanice) s významnou kumulací dopravních záměrů.

Zpracovatelé SEA však uvádějí, že ani v lokalitě jihovýchodního okraje Brna se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivů.

Tato tvrzení jsou zcela absurdní a nesprávná z řady pohledů.

Pokud již KHS uvádí, že *„Zpracovatelé SEA však uvádějí, že ani v lokalitě jihovýchodního okraje Brna se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivu"*

Pak, zde měla KHS být zcela konkrétní. V SEA k ZÚR není provedeno ani hrubé posouzení vlivů, takže není seznatelné, na základě čeho vlastně KHS vydala souhlasné stanovisko.

Navíc se jedná o oblast, kde jsou již dnes dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, takže napřed by zpracovatel ZÚR a posuzovatel SEA museli prokázat, jakými účinnými opatřeními by snížili současnou nadlimitní zátěž pod limit. Nic takové v ZÚR ani v SEA k ZÚR není.

KHS tedy vydává stanovisko, aniž by bylo odborně doloženo, jaké vlivy v dané oblasti dnes jsou a jak se pořizovatel ZÚR vyrovnal s protiprávní situací, dlouhodobě a významně překračovanými zákonnými limity.

Takový postup je u správního orgánu naprosto nepřijatelný. Stanovisko KHS musí tedy být zrušeno.

Připomínka č. 48 a odůvodnění:

Absurdní tvrzení o přínosnosti ZÚR ke zlepšení veřejného zdraví

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS cituje ze ZÚR:

Vzhledem ke skutečnosti, že naprostá většina záměrů ve větší či menší míře přispívá ke zlepšení stavu souvisejících determinant zdraví, je dle zpracovatelů SEA naplněna *podmínka „ZÚR JMK ve svém důsledku přispějí ke zlepšení veřejného zdraví"*.

V těchto námitkách je jasně prokázáno, že hlavní dopravní záměry v ZÚR jako Baltsko–adriatický koridor (D52),

nesprávný a v ZÚR neuvedený obchvat Znojma i nesprávně uvažovaný v ZÚR nevymezený obchvat Břeclavi jsou řešeními, které buď situaci zhoršují zavlékáním dopravy nebo nejsou nejlepšími známými řešeními.

Převedení D43 do územních rezerv, neřešení situace pro Brno, pro Kuřim, pro Lipůvku, atd. také není souladné s výše uvedeným tvrzením citovaným zde ze stanoviska KHS JMK.

Pokud KHS JMK chtěla souhlasit s výše uvedeným nekonkrétním stanoviskem, KHS měla povinnost být konkrétní.

Postup KHS JMK je neudržitelný a stanovisko KHS je zatíženo závažnými právními vadami a musí tedy být zrušeno.

Připomínka č. **49 a odůvodnění:**

Absurdní tvrzení o přínosnosti ZÚR ke zlepšení veřejného zdraví

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

KHS cituje ze ZÚR:

Vzhledem ke skutečnosti, že naprostá většina záměrů ve větší či menší míře přispívá ke zlepšení stavu souvisejících determinant zdraví, je dle zpracovatelů SEA naplněna *podmínka „ZÚR JMK ve svém důsledku přispějí ke zlepšení veřejného zdraví"*.

Negativní hodnocení pro dlouhodobý vliv ale vyplynulo u třech záměrů, a to
- DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno – Tuřany, modernizace,
- DG01 Veřejné logistické centrum Brno,
- DG02 Veřejné logistické centrum Břeclav.

Současně zpracovatelé SEA konstatují, že ani u těchto záměrů se nepředpokládá taková míra zhoršení, která by vedla k poškození zdraví obyvatel.

Pokud KHS JMK chtěla souhlasit s výše uvedeným nekonkrétním stanoviskem, KHS měla povinnost být konkrétní.

Je nemožné si představit, jak umístění Veřejného logistické centra Brno v blízkosti letiště v oblasti s dlouhodobě překračovanými limity znečištěni ovzduší může přispět ke zlepšení veřejného zdraví

Postup KHS JMK je neudržitelný a stanovisko KHS je zatíženo závažnými právními vadami a musí tedy být zrušeno.

Připomínka č. 50 a odůvodnění:

Avizované problémy na jihu Brněnské aglomerace, ale bez reálných opatření ke snížení vlivů

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS JMK:

Zpracovatelé SEA vymezili území ovlivněná prostorovou kumulací ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK, do nichž je navrhován větší počet ploch a koridorů (resp. záměrů) a navrhovaný způsob využití ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK je spojen s potenciálním rizikem negativního ovlivnění sledovaných složek životního prostředí, a to území „Brno-jih" a „Vyškovsko".

V území „Brno – jih" jsou dotčeny obce Brno, Hajany, Jiříkovice, Kobylnice, Měnín, Modřice, Moravany, Nebovidy, Ořechov, Ostopovice, Otmarov, Podolí, Ponětovice, Popovice, Prace, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Sokolnice, Šlapanice, Telnice, Újezd u Brna, Želešice, a to plochami a koridory dopravní infrastruktury DS10, DS12, DS14, DS24, DS25, DS33, DS34, DL01, DG01, DZ01,

Strana 12 (celkem 24)

číslo jednací KHSJM 22575/2015/odbor/HOK

DZ10, DZ29, územními rezervami RDS08-A, B, RDS05, RDS11, RDL01, RDS31, RDS32, RDS33, RDZ02-A, RDZ03, RDZ04-A, B, RDZ10) a technické infrastruktury TEE05, TEE13.

Vzhledem k prostorové kumulaci vymezených ploch a koridorů ZÚR JMK a stávající zátěži složek životního prostředí zpracovatel SEA upozorňuje na riziko možného vzniku kumulativních vlivů a synergických vlivů mj. na ovzduší, lidské zdraví (ovlivnění hlukové zátěže obyvatelstva, ovlivnění faktoru pohody) a vodu (ovlivnění kvality povrchové a podzemní vody, ovlivnění povrchového odtoku vod).

Ve vztahu k lidskému zdraví zpracovatelé SEA navrhují kompenzační opatření

- snížení a regulace intenzity dopravy uvnitř obytné zástavby (po dostavbě obchvatů),
- odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu),
- omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti,
- při průtazích silnic středem měst v těsném kontaktu se zástavbou je vhodným technickým opatřením výměna běžných oken za okna protihluková s garantovaným stupněm vzduchové neprůzvučnosti,
- instalace tichých povrchů vozovek,
- výsadba porostů dřevin oddělujících obytnou zástavbu od hlavních komunikací,
- využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích).

K naplnění těchto opatření však směřuje upozornění KHS JmK související s právní vymahatelností.

Formulace o právní nevymahatelnosti ze strany KHS jsou nedostatečná. Faktem je, že vyměňování oken, tiché vozovky, atd. nejsou opatřeními k snížení nadlimitního znečištění ovzduší a těmito opatřeními nejsou ani dřeviny podél komunikací. V dané oblasti husté zástavby není možné realizovat nějaké „lesíky" apod. Stejně by jejich vliv

byl zřejmě poměrně malý, neboť polétavý prach se šíří na vzdálenost několika kilometrů od zdroje (viz i metodika v rezortu dopravy s 3 km pásmem okolo komunikace). Tedy tento nekonkrétně ověřený seznam nemohl uspokojit KHS, pokud byla postupovala korektně a nejprve řešila otázku, zda nějakým způsobem dojde k nápravě protiprávního stavu. Dlouhodobým a významným překračováním zákonných limitů. KHS se k této otázce vůbec nevyjádřila, čímž zásadně pochybila.

Připomínka č. 51 a odůvodnění:

Nesprávný souhlas KHS s opatřeními navrhovanými v ZÚR

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

V otázce reálnosti opatření směřujících ve svém důsledku k ochraně veřejného zdraví KHS JmK považuje za zásadní konstatování zpracovatelů SEA, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem.

Reálnost uváděných opatření, jak je namítáno v předchozí připomínce, je pro nápravu nadlimitního znečištění území blízká nule.

KHS JMK se zde vyjadřuje velice nekonkrétně a není divu, protože ani v ZÚR se nenajde konkrétní posouzení kumulativních vlivů, nenajde se zde postup k nápravě nadlimitních stavů (protiprávních stavů) a není zde ani žádný konkrétní popis opatření pro nově zavlékaný transevropský Baltsko–adriatický koridor.

Takový postup KHS je naprosto nepřijatelný a KHS nenaplnilo svoji roli, která je jí dána zákonem, tj. ochranu veřejného zdraví.

Připomínka č. 52 a odůvodnění:

Nepřípustný odklad dořešení ZÚR pro jih Brněnské aglomerace

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Pro území „Brno – jih" dále zpracovatelé SEA stanovují v rámci zpracování územní studie prověřit možnost realizace všech záměrů ZÚR JMK (záměrů dopravní a technické infrastruktury) s ohledem na stávající zátěž složek životního prostředí, zejména lidské zdraví, na základě výsledků prověřování a posouzení variant definovat doporučené řešení včetně řešení technického a pro doporučené řešení identifikovat taková opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na složky životního prostředí a obyvatelstvo (včetně vlivů kumulativních a synergických), která zajistí, že v důsledku realizace navrhovaných komunikací nedojde ke zhoršení životní prostředí nad míru únosného zatížení a doložit účinnost navrhovaných opatření.

S tímto postupem nelze souhlasit, neb to v realitě není nic jiného než reakce na minulý rozsudek Nejvyššího správního soudu, který zrušil ZÚR JMK svým rozsudkem v roce 2011 pro neposouzení kumulativních a synergických jevů.

Pořizovatel a zpracovatel ZÚR se tedy opět, po 5 letech od roku 2011, snaží vyhnout neposouzení kumulativních vlivů v oblasti jihu Brna a jižní části Brněnské aglomerace a odkládají dořešení ZÚR a posouzeni této části ZÚR o řadu let.

Toto je naprosto nepřípustné, neb je známo, že v dané oblasti jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší, je zde tedy protiprávní stav a právě tuto oblast měl pořizovatel tedy řešit prioritně a ne ji odkládat do doby za řad let.

Jak jasně dokládají každoročně vydávané zprávy Státní zdravotního ústavu, pobyt v oblasti se znečištěným ovzduším má jednoznačně za následek tisíce předčasných úmrtí. Tedy odklad řešeni protiprávní situace v oblasti s překročenými limity je naprosto nepřípustný.

Pro jednoduchost na tomto místě ocitujeme jen novinový článek referující o výroční zprávě Státního zdravotního ústavu:

Prach: pět tisíc úmrtí

30.9.2015 Mladá fronta DNES Strana 3 Z domova

Martin Biben

Polovina Čechů dýchá podle nové zprávy o životním prostředí zdraví škodlivý vzduch. Lékaři už vyčíslili, že kvůli smogu zemřou ročně tisíce lidí.

PRAHA Na českých silnicích vloni přišlo o život 631 lidí. Že je bezpečnosti jízdy nutné věnovat velkou pozornost, proto nikdo nepochybuje. Co dýcháme, však už nás zajímá méně.

Podle nejnovějších propočtů lékařů přitom může jen prach v ovzduší za přibližně pět tisíc úmrtí ročně. Další stovky, nebo spíš tisíce lidí, onemocní kvůli rakovinotvorným látkám ve vzduchu.

Není důvod zpochybňovat tvrzení Státního zdravotního ústavu, neboť údaje ze Světové zdravotnické organizace i evropské údaje uvádějí stejně alarmující údaje.

Pokud na základě výše uvedených informací uděláme jen velmi hrubý odhad, pak lze očekávat v JMK minimálně 500 předčasných úmrtí ročně a pokud se nadlimitní znečištění nebude řešit, pak za dobu odkladu 4 roky uvedené informace vedou k 2000 zbytečných předčasných úmrtím.

To je nepochybně imperativ, který jako vhodnější řešení vidí okamžitou nápravu, okamžité dopracování ZÚR a jejich nové projednání s veřejnosti zhruba za 1 rok. Tedy ne zpoždění 4 roky, ale 1 rok.

KHS JMK ve světle těchto informací, které jsou z profesního prostředí dobře známy, neměla ani omylem přistupovat na odklad dopracování ZÚR do Aktualizace ZÚR.

V tomto kontextu je nutno uvést, že sliby a závazky dodělat ZÚR do 3 let jsou sliby velmi problematické a nic a nikdo realizaci takových slibů negarantuje a ani garantovat nemůže. Jsou tady naopak naprosto jasná fakta, a to, že jihomoravský kraj za 16 let své existence nepořídil právoplatně ani jednu krajskou územně plánovací dokumentaci. Dále je možno poukázat, že od roku 2011 uplynulo 5 let a na stole není úplný dokument ZÚR JMK, ale dokument kde schází dopracování nejsložitější oblasti JMK, a to oblasti Brněnské aglomerace.

KHS tedy neměla přistupovat na nějaké sliby, ale měla se řídit pouze zákony, tj., že ZÚR se pořizují pro celé území kraje. Územní studie jsou sice možným instrumentem, ale jejich extenzívní nadužívání je v rozporu s literou i duchem stavebního zákona.

Požadavek KHS uvedený nemístně v odůvodnění stanoviska a který zní:

KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií.

dokládá, že KHS je si vědoma nesprávnosti odkladu dořešení ZÚR. Současně však KHS nesprávně požaduje schválit neúplné ZÚR a následně zahájit celý složitý proces Aktualizace ZÚR, který bude trvat řadu let a má mu ještě navíc předcházet pořízení územní studie ohromné části kraje.

KHS tedy postupuje chybně, neb požadavek na dokončení ZÚR pro celý JMK se dá splnit procesně mnohem rychleji, a to o řadu let, tak, že dojde k okamžité nápravě pochybění postupu pořizovatele ZÚR a zpracovatele ZÚR a místo za řadu let je šance na dokončení ZÚR nápravou dosavadního postupu JMK za zhruba jeden rok.

Připomínka č. 53 a odůvodnění:

Nepřípustný odklad dořešení ZÚR pro jih Brněnské aglomerace – nekonsistence postupu pořizovaní ZÚR a pochybení KHS JMK

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

> Pro území „Brno – jih" dále zpracovatelé SEA stanovují v rámci zpracování územní studie prověřit možnost realizace všech záměrů ZÚR JMK (záměrů dopravní a technické infrastruktury) s ohledem na stávající zátěž složek životního prostředí, zejména lidské zdraví, na základě výsledků prověřování a posouzení variant definovat doporučené řešení včetně řešení technického a pro doporučené řešení identifikovat taková opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na složky životního prostředí a obyvatelstvo (včetně vlivů kumulativních a synergických), která zajistí, že v důsledku realizace navrhovaných komunikací nedojde ke zhoršení životní prostředí nad míru únosného zatížení a doložit účinnost navrhovaných opatření.

Jak je uvedeno v předchozí připomínce, s tímto postupem nelze souhlasit, neb to v realitě není nic jiného než reakce na minulý rozsudek Nejvyššího správního soudu, který zrušil ZÚR JMK svým rozsudkem v roce 2011 pro neposouzení kumulativních a synergických jevů.

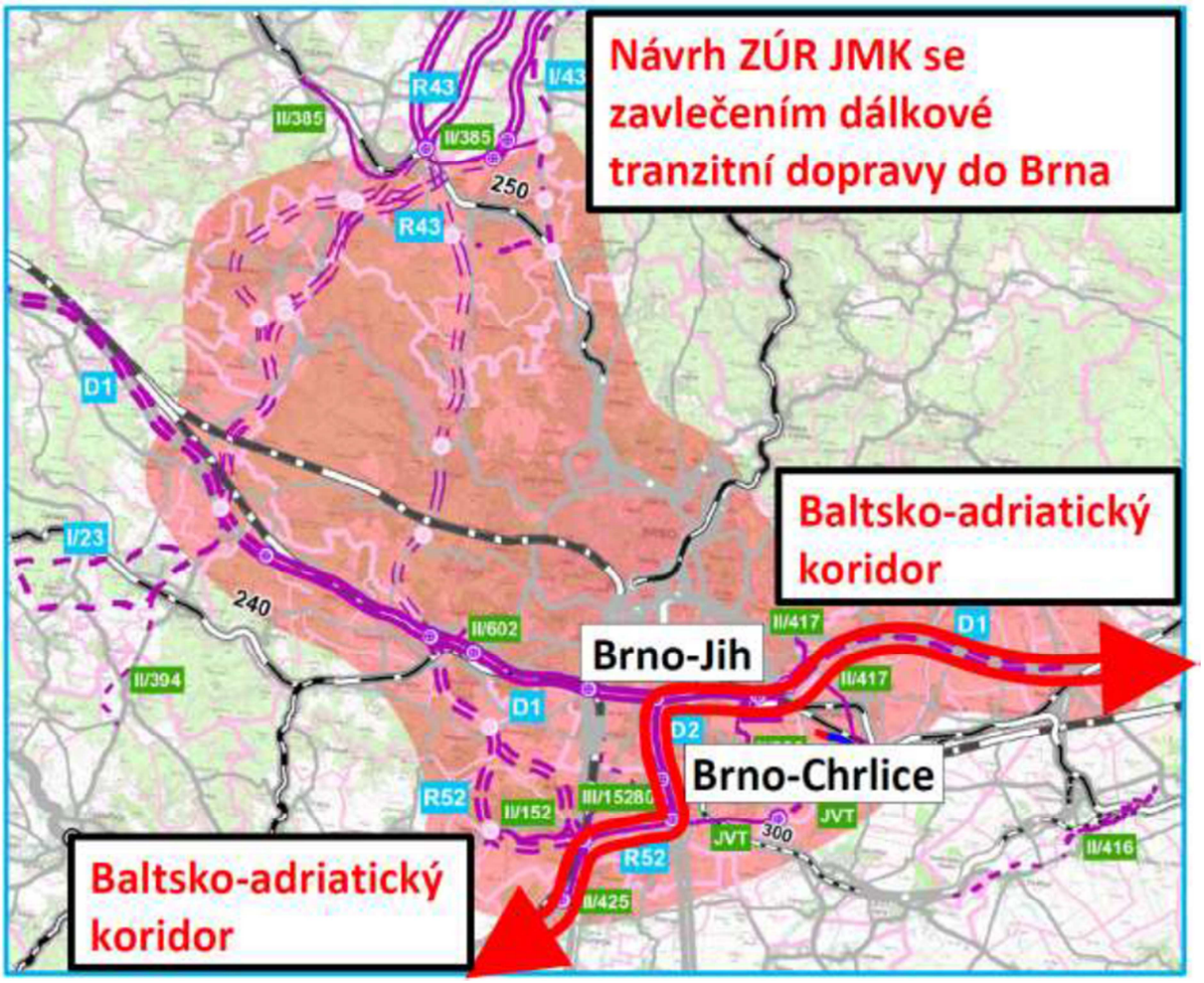
Pořizovatel a zpracovatel ZÚR se tedy opět, po 5 letech od roku 2011, snaží vyhnout neposouzení kumulativních vlivů v oblasti jihu Brna a jižní části Brněnské aglomerace a odkládají dořešení ZÚR a posouzeni této části ZÚR o řadu let.

Toto je naprosto nepřípustné.

Co je ale ještě závažnější je nekonzistence postupu pořizovatele a zpracovatele ZÚR a nepřípustný souhlas KHS JMK s tímto postupem.

Pokud nebylo možné dořešit jádro kraje v ZÚR, a to zejména záměry, které se studují v JMK po dobu přesahující dobu existence kraje, např. u R43 více než 25 let, a takový záměr zůstane nedořešen, jak je možné, že zavlečení zcela nového záměru, transevropského Baltsko–adriatického koridoru do jižní části Brněnské aglomerace a do jihu Brna najednou „může předběhnout" zpracování územní studie, kterou pořizovatel i zpracovatel ZÚR veřejnosti předkládají jako důvod, proč nemohou ZÚR, a to zrovna i v oblasti jižní části Brněnské aglomerace, dokončit.

To je zásadní rozpor.



Toho si mě! být KHS JMK vědom, než se připojil k chybujícímu pořizovateli ZÚR a chybujícímu zpracovateli ZÚR. KHS se k výše doloženému rozporu nijak nevyjádřil.

Stanovisko KHS tedy je chybné a musí být zrušeno.

Připomínka č. 54 a odůvodnění:

Stanovisko KHS není vlastně stanoviskem, ale jen „opisováním“ ze ZÚR

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Stanovisko KHS vlastně neobsahuje skutečné odůvodnění, Tento rozsáhlý text

v podstatě není nic jiného než jakési poznámky o tom, co je v ZÚR a neustále citace

ze ZÚR.

Stanovisko KHS musí být odůvodněním výroku, a tím není.

Stanovisko KHS tedy nesplňuje základní požadavky, které na tento typ stanovisek klade správní řád.

Připomínka č. **55 a odůvodnění: Zcela zpochybněné hodnocení kumulativních vlivů**
Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Zpracovatelé SEA však upozorňují, že poměrně bezproblémové naplnění podmínky *„Realizace záměrů nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel"* je do určité míry dáno nezahrnutím některých potenciálně problematických záměrů, které by tento vliv teoreticky mít mohly a byly proto uvažovány pouze ve formě územních rezerv.

Je zřejmé, že výše uvedené, tj. vymezeni územních rezerv a stanovení resp. doporučení požadavků na posouzení lokalit s očekávanou kumulací vlivů, deklaruje jistou míru nejistot v hodnocení vlivů ZÚR JMK na lidské zdraví a obyvatelstvo resp. na veřejné zdraví. Současně je však zřejmé, že minimalizaci nejistot lze důvodně předpokládat především v aktualizaci ZÚR JMK provedené v návaznosti na závěry, které vyplynou z územní studie, a v navazujících řízeních (tj. u vybraných záměrů v řízeních dle zákona č. 100/2001 Sb. a u všech záměrů v postupech dle stavebního zákona).

Je jednoznačné, že tento text a navazující text ve stanovisku KHS dokládají, že hodnocení kumulativních vlivů je vlastně neúplné.

V tomto kontextu je naprosto absurdní, že do nejkritičtější a celkově nedořešené

oblasti, a to jižní části Brněnské aglomerace je vkládán záměr, kde se definitivně

rozhoduje o novém kapacitním koridoru svým významem porovnatelném s koridorem

dálnice D1 (ale dokonce s vyšší predikovanou intenzitou dopravy).

Toto je naprosto nekonsistentní a chybný postup, který KHS neměla nikdy odsouhlasit, neb jak je vidět z tvrzení v ZÚR, není vlastně jasné, jak ZÚR dokončit a co vlastně se má stát s těmi koridory, které jsou v územních rezervách.

V prostoru severně od Brna je teď vlastně vše v územních rezervách. Takové

čárkované čáry, které se nijak neposuzují, dokáže namalovat školák za pár minut. Klíc

je však v plném posouzení, a to nebylo provedeno.

Ještě vážnější je to v oblasti jižní části Brněnské aglomerace, kde se s panickým spěch do ZÚR protlačuje nový záměr, a to v oblasti s překročenými zákonnými limity a pak se „jedním dechem uvádí, že „ *vymezeni územních rezerv a stanovení resp. doporučení požadavku na posouzení lokalit s očekávanou kumulací vlivu, deklaruje jistou míru nejistot v hodnocení vlivu ZÚR JMK na lidské zdraví a obyvatelstvo resp. na veřejné zdravF*[1].

Takto nelze postupovat a stanovisko KHS je totálním selháním státního orgánu.

Připomínka č. 56 a odůvodnění:

Nepřípustné shrnutí ve stanovisku KHS

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

Závěrem odůvodnění KHS JmK odkazuje na výše uvedené a konstatuje, že považuje rozsah a podrobnost posouzení vlivů ZÚR JMK za dostatečný a objektivní podklad pro posouzení dané věci a pro uplatnění stanoviska k návrhu ZÚR JMK z hlediska ochrany veřejného zdraví včetně hodnocení a řízení zdravotních rizik.

Současně jsou podklady dostatečné pro vyjádření KHS JmK k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru variant řešení a rovněž pak pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území ve smyslu ustanovení § 36 odst. 5 stavebního zákona resp. pro konkretizaci a zpřesňování v navazujících řízeních.

Odkazovat na text, kde schází fakta a kde se jen doslova maskuje chybný postup pořizovatele a zpracovatele ZÚR, kteří ZÚR předkládají nedořešené a bez jakéhokoliv vypořádání se s protiprávní situací, dlouhodobě a významně překračovanými limity na jihu Brna a v jižní části Brněnské aglomerace, kam navíc ještě navrhují zavléct transevropský Baltsko–adriatický koridor, je naprosto tristní a nenaplňuje cíle pro územní plánování, porušuje povinnosti při ochraně veřejného zdraví, atd.

Ostatně nejistota zaznívá i z formulace KHS JMK:

> Po uvážení všech aspektů uvedených výše KHS JmK uzavírá, že návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje dává reálný předpoklad pro naplnění cílů a úkolů územního plánování, a to mj. vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích, a směřuje k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území, a to i při zohlednění určitých nejistot v posuzování.

Posouzení musí být jednoznačné a nelze vydávat souhlasná stanoviska při zjevných nejistotách v posuzování. Termín „určité nejistoty v posuzování" je zde v kontextu výše uvedených připomínek mimo realitu, neb se jedná o neposouzení dopadu, nedokončení ZÚR a zjevná pochybení z hlediska problematiky ochrany veřejného zdraví.

Připomínka č. 57 a odůvodnění: Neexistence kompenzačních opatření

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo zdravotnictví.

Lze citovat ze stanoviska KHS:

> Současně KHS JmK upozornila na skutečnosti, které by měl pořizovatel ZÚR JMK vzít v úvahu při úpravě návrhu ZÚR JMK, a to, že ze strany KHS JmK jsou právně nevymahatelná
>
> - opakující se doporučení zpracovatelů VVURÚ na dimenzování protihlukových opatření s určitou rezervou (např. záměry DS01, DS02, DS03), kdy toto doporučení není adekvátní společným opatřením vyplývajícím z části A.8. VVURÚ, a to *„U všech záměrů je nutno zajistit splnění hlukových limitů za podmínek definovaných platnou legislativou"*, ani návrhům požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech v části A.11. VVURÚ, kdy je u většiny záměrů stanoven požadavek *„zajistit splnění hlukových limitů"* a rovněž s úkoly pro územní plánování definovanými v části D. ZÚR JMK, a
>
> - kompenzační opatření stanovena v části A.6.9. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území ve vztahu k lidskému zdraví, tj.
>   - snížení a regulace intenzity dopravy uvnitř obytné zástavby (po dostavbě obchvatů),
>   - odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu),
>   - omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti,
>   - při průtazích silnic středem měst v těsném kontaktu se zástavbou je vhodným technickým opatřením výměna běžných oken za okna protihluková s garantovaným stupněm vzduchové neprůzvučnosti,
>   - instalace tichých povrchů vozovek,
>   - výsadba porostů dřevin oddělujících obytnou zástavbu od hlavních komunikací,
>   - využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích).

Nesmyslnost výše uváděných „kompenzačních" opatření byla již napadena připomínkou výše.

Lze na tomto místě dodat, že pro tak masivní zdroje znečištění ovzduší, jako je transevropský koridor realizovaný mimo jiné i dálnicí D1 a transevropský koridor realizovaný dálnicí D2, ke kterému má být připojen paralelně ještě koridor D52, není možné zajistit žádná kompenzační opatření, která by zajistila splnění limitů prašnosti při mnoha desetitisících vozidel na každém z nich denně, kde navíc v dopravním proudu tranzitní dopravy je až jedna třetina kamionové dopravy a když se i nadále očekávají nárůsty těchto intenzit.

Jedinou možností je zamezení vzniku kumulativních vlivů z těchto masivních lineárních zdrojů znečištění. Toho lze dosáhnout pouze trasováním těchto kondorů tak daleko od velkých aglomerací (a tedy i Brna), aby znečištění ovzduší generované půlmiliónovou aglomerací se nemohlo kumulovat se znečištěním ovzduší z dálkové tranzitní dopravy. Takové řešení nabízí např. koncepce ing. Strnada. Koncepce ZÚR je naprostým

protikladem, kde se programově zavléká dálková tranzitní doprava do aglomerace a tím se znemožňuje nadlimitní stav, protiprávní stav řešit.

Toto zceia KHS uniklo a vydala zcela nesprávně souhlasné stanovisko na návrh ZÚR, který vede k zhoršení protiprávního stavu a ne k jeho nápravě.

Pokud není tranzitní doprava odvedena na jiné od aglomerace vzdálené trasy, pak zůstává občanům jediné kompenzační opatření, o kterém však i KHS mlčí, a to je něco jako plynová maska.

V zemích světa, kde se na dobré územní plánování nebral ohled již s tím mají lidé osobní zkušenost.



Pokud bude územní plánování v JMK pokračovat jak pokračuje, s úspěchem se

připojíme k těm, kteří si již filtry na tváři s potěšením užívají.

Připomínka č. 58 a odůvodnění:

MŽP dobře vědělo, že v oblasti Brna a Brněnské aglomerace jsou dlouhodobě a

významně překračovány zákonné limity znečištění ovzduší a přesto ve svém

stanovisku jako DOSS i ve stanovisku SEA toto ignorovalo a zásadně pochybilo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo životního prostředí.

Je možno citovat ze stanoviska SEA:

[3] Plošné překračování imisních limitů pro benzo(a)pyren a suspendované částice PM10 (misty i PM2,5) se v brněnské aglomeraci dotýká přinejmenším desítek tisíc obyvatel.

V takovéto situaci mělo MŽP trvat na takovém řešení ZÚR, které by prokazatelně protiprávní situaci řešilo, ale to se nestalo.

To je zásadní pochybením MŽP.

Nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Stanovisko SEA a i stanovisko MŽP Jako DOSS musí být přehodnoceny.

Připomínka č. 59 a odůvodnění

MŽP nesprávně tolerovalo „deficit“ ZÚR

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo životního prostředí.

Je možno citovat ze stanoviska SEA:

Pokud jde o koncept ZÚR JMK jako celek, nelze nevidět jeho určitý deficit spočívající v nedořešení stávajícího dopravního přetížení města Brna a jeho bezprostředního okolí, kde je kumulace negativních faktorů ovlivňujících životní

5/21

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, (+420) 26712-1111, www.mzp.cz, info@mzp.cz

Ministerstvo životního prostředí

prostředí a veřejné zdraví největší. V návrhu ZÚR JMK je vymezeno území, pro které se ukládá prověření změn jeho využití formou „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno" (dále také jen „územní studie"). Jde o dopravně i imisně nejzatíženější lokalitu kraje, v níž je dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava. Rozhodující úseky kapacitních silnic, které mohou tuto situaci zlepšit (zejména R43 v úseku D1 – Kuřim a jihozápadní tangenta), jsou v návrhu ZÚR JMK vymezeny „pouze" jako územní rezerva, jejíž převedení do návrhové části si vyžádá aktualizaci zásad.

Takto nelze rezignovat na povinnost řádně posoudit vlivy na veřejné zdraví, zejména v situaci, že se jedná o protiprávní stav, kdy dlouhodobě jsou protizákonnému stavu, nadlimitnímu znečištění ovzduší vystaveny desetitisíce obyvatel JMK.

To je zásadní pochybením MŽP.

Nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Stanovisko SEA a i stanovisko MŽP Jako DOSS musí být přehodnoceny.

Připomínka č. 60 a odůvodnění:

MŽP si bylo dobře vědomo nepřípustnosti postupu s územní studií a přesto tento postup schválilo.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo životního prostředí.

Je možno citovat ze stanoviska SEA:

Zároveň je však nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejích jednotlivých komponent. Využívání institutu územní rezervy nemůže být dle mínění MŽP bezbřehé, což vyplývá taktéž z recentní soudní judikatury [2], která se nicméně přiměřeností použití územní rezervy zabývá primárně v relaci k vlastnicko-právním aspektům.

To je zásadní pochybením MŽP.

Nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

Stanovisko SEA a i stanovisko MŽP Jako DOSS musí být přehodnoceny.

Připomínka č. 61 a odůvodnění:

MŽP si bylo dobře vědomo nepřípustnosti odkladu dořešení ZÚR pro celé území JMK postupem s odkladem do územní studie (zpoždění o několik let) a přesto tento postup schválilo. Tím bylo porušeno ústavní právo obyvatel na příznivé životní prostředí, kteří máji zákonný nárok na neprodlené řešení protiprávních stavů.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo životního prostředí.

Je možno citovat ze stanoviska SEA:

Zároveň je však nutné podotknout, že při excesivním (nad)užívání institutu územní rezervy by mohlo dojít k ohrožení samotné podstaty procesu SEA v oblasti územního plánování, tedy provedení komplexního posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dané územně plánovací dokumentace. Smyslem procesu SEA totiž není jen izolované posouzení jednotlivých v koncepci zahrnutých jevů, ale též posouzení širších vazeb a vzájemného působení jejích jednotlivých komponent. Využívání institutu územní rezervy nemůže být dle mínění MŽP bezbřehé, což vyplývá taktéž z recentní soudní judikatury [2], která se nicméně přiměřeností použití územní rezervy zabývá primárně v relaci k vlastnicko-právním aspektům.

Ústavní právo na příznivé životní prostředí je limitováno např. zákonem o ovzduší. Zákon o ovzduší stanovuje zákonné limity. Jejich překročení je protiprávním stavem.

MŽP nebylo oprávněno nechat odložit zahájení řešení protiprávního stavu o několik let.

Formulace ze SEA uvedená níže dokládá, že MŽP postupovalo protiprávně vědomě:

Provedení územně plánovacích opatření v zásadách územního rozvoje je nezbytnou podmínkou pro realizaci projektové přípravy a navazujících stavebních opatření. V tomto kontextu proto MŽP od počátku pořizování ZÚR JMK apeluje na využití všech jejich možností a neoddalování řešení trvale nevyhovujícího stavu znečištění ovzduší v Brně a okolí. Reálným rizikem zakonzervování stávajícího stavu je totiž kumulace negativních vlivů. Územní studii pro předkladatelem ZÚR JMK definovanou oblast je proto třeba vypracovat bez dalších odkladů. V návaznosti na zprávu o uplatňování ZÚR JMK musí být poté neprodleně připraven návrh aktualizace zásad, a to v kratším čase než je standardní čtyřletá periodicita předpokládaná stavebním zákonem.

Požadavek na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní sítě silnic v brněnské aglomeraci byl zahrnut v celé řadě podání, která se v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona stala vstupem do procesu SEA k ZÚR JMK. MŽP tato podání zohlednilo jako podklad pro vydání tohoto stanoviska.

Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.

To je zásadní pochybením MŽP.

Nebylo možné vydat souhlasné stanovisko SEA.

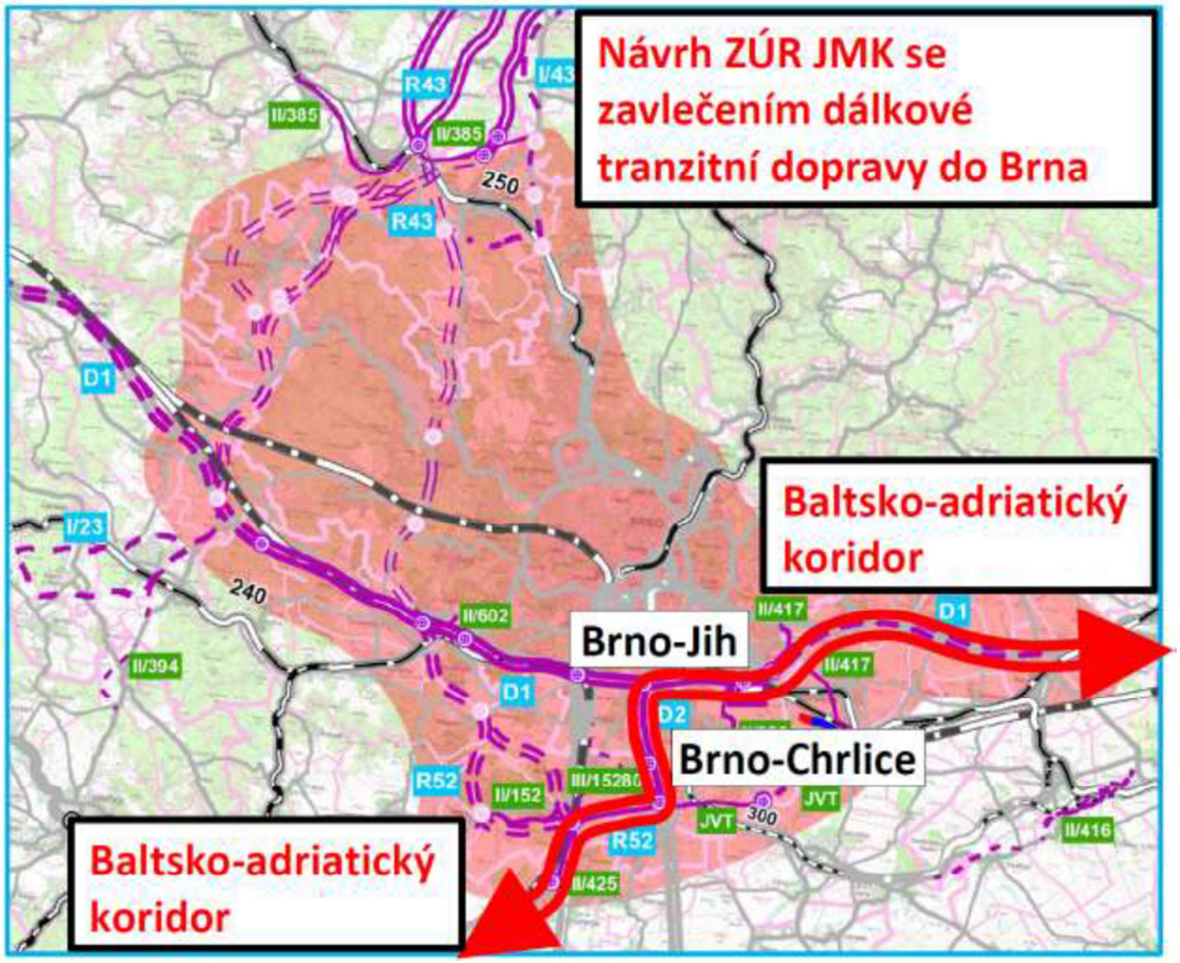
Stanovisko SEA a i stanovisko MŽP Jako DOSS musí být přehodnoceny.

Připomínka č. 62 a odůvodnění:

MŽP zcela nesprávně dalo souhlasné stanovisko k D52 Pohořelice – Mikulov.

Tuto připomínku musí vypořádat Ministerstvo životního prostředí.

Návrh ZÚR navrhuje zavlečení dálkové tranzitní dopravy po transevropském Baltsko–adriatickém koridoru do Brněnské aglomerace a do jižní části Brna. To je naprosto nepřípustné z hlediska veřejného zdraví, neb v této oblasti jsou již dlouhodobě a významně překračovány zákonné hygienické limity.



Problém je však ještě hlubší. Nelze aprobovat koncentraci dálkové tranzitní dopravy ani na jižní část nově navrhované dálnice D52, tj. na úsek Mikulov – Pohořelice. Dálková tranzitní doprava, které by byla motivována použít tento koridor by totiž za existující konfigurace páteřní silniční šitě v JMK nemohla skončit jinde, než na průtahu městem Brnem a jižní částí Brněnské aglomerace – viz obrázek výše.

Vyvolaným negativním vlivem pro oblast Brna a jižní části Brněnské aglomerace by tedy byla doprava z nově navrhovaného úseku D52 Mikulov – Pohořelice. Z tohoto důvodu nebylo možné, aby KHS JMK vydala souhlasné stanovisko.

Stanovisko SEA mělo upozornit pořizovatele ZÚR, že takto vymezený koridor pro transevropskou komunikaci TEN–T je nesprávný, neb zde neexistuje možnost zajistit splnění hygienických limitů.

Tedy nejen zde není vyvedení dopravy z této celé oblasti, ale naopak je zde zavlečení nové kapacitní komunikace pro dálkovou tranzitní transevropskou dopravu do této oblasti. Tedy návrh ZÚR je založen na naprosto špatné koncepci z hlediska ochrany veřejného zdraví, což měla KHS jednoznačně identifikovat a pochybila, když tak neučinila.

Připomínka č. 65 a odůvodnění:

Stanoviska dotčených orgánů k ZÚR JMK jsou neúplná. Požadujeme proto jejich revizi a doplnění ve smyslu výše uvedených argumentů.

Odůvodnění:

1) Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku zcela opomnělo požadovat posouzení variant silničního spojení Brna s Vídní, ačkoli si je vědomo důsledků tohoto nedostatku, neboť nese část „viny“ na zrušení ÚP VÚC Břeclavska Nejvyšším správním soudem v listopadu roku 2009.

2) Podobně ve stanovisku MŽP chybí požadavek na posouzení/vyhodnocení variant koncepcí dálniční sítě v Jihomoravském kraji {za použití studie Ing. Strnada 2012).

3) Stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj dle ust. § 38 je nedostatečné, neboť neupozorňuje na nedostatky ZÚR JMK a ani na nesoulad s PÚR 2008.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 230 se nevyhovuje.

V připomínkách je opakovaně a obdobným způsobem napadán postup dotčených orgánů (Krajské hygienické stanice a Ministerstva životního prostředí) v souvislosti s vydáním stanovisek k návrhu ZÚR JMK (dílčí připomínky č. 1 až 62 a 65 podání). Z toho důvodu pořizovatel nevypořádával dílčí připomínky jednotlivě, ale tematicky shrnul řešenou problematiku v následujícím vyhodnocení.

Ke stanovisku KHS uvádíme následující:

KHS podle § 37 odst. 2 a 6 stavebního zákona vydala stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve stanovisku požadovala splnění podmínek. Podmínky byly v rámci úpravy návrhu ZÚR JMK splněny.

KHS své stanovisko podrobně odůvodnila. V odůvodnění mimo jiné uvedla cit.: „*Při posuzování návrhu ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA se KHS JmK primárně zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JMK v podobě deklarované v projednávaném návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek…*

…Dále bylo posouzení návrhu ZÚR ze strany KHS JmK zaměřeno na zjištění, zda lze požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území a úkoly pro územní plánování stanovené pro záměry v kapitole D. návrhu ZÚR JMK, považovat za opatření směřující k řízení potenciálních zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb..

…Dále se KHS JmK zabývala faktem, že dle zpracovatelů SEA budou kriteria „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel" a „Realizace záměrů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel" naplněna pouze za předpokladu realizace celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb vymezených v ZÚR JMK jako územní rezerva...

…Přitom KHS JmK uvážila, že ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 36 odst. 1 stavebního zákona vymezují oblast, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií ‚Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno'."

Na závěr odůvodnění KHS uvedla cit.: „*KHS JmK uzavírá, že s odkazem na výše uvedené považuje za nezbytné vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje v co nejkratším časovém horizontu, nicméně se zcela ztotožňuje se závěry učiněnými zpracovateli SEA, a to, že je nutné urychlené prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené silniční sítě v území metropolitní oblasti Brno na základě podrobnějšího prověření změn jejího využití územní studií…*

…Ve vztahu k ochraně veřejného zdraví a očekávané úrovni zdravotních rizik souvisejících s uplatňování ZÚR JMK KHS JmK konstatuje, že požadavky na uspořádání a využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené v kapitole D. ZÚR JMK dávají reálný předpoklad pro řízení potenciálních rizik ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) a t) zákona č. 258/2000 Sb. v navazujících řízeních a je zřejmé, že návrh ZÚR JMK v projednávané podobě ve svém důsledku nenaplňuje předpoklady potenciálního ohrožení veřejného zdraví."

Z výše uvedeného je zřejmé, že se KHS návrhem ZÚR JMK a Vyhodnocením vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území v souvislosti s dopady na lidské zdraví podrobně zabývala a své stanovisko zevrubně odůvodnila.

Ke stanovisku MŽP uvádíme následující:

MŽP v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona vydalo k návrhu ZÚR JMK stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA) dne 05.01.2016. Obsah stanoviska SEA, ve kterém je popsán průběh posuzování, popis posuzování a závěr posuzování dokládá, že se MŽP dokumentací SEA podrobně zabývalo. Požadavek na bezodkladné rozhodnutí o trasách páteřní silnice v brněnské aglomeraci byl zahrnut v celé řadě

podání, která se stala vstupem do procesu SEA k ZÚR JMK. MŽP tato podání zohlednilo jako podklad pro vydání stanoviska. K tomu MŽP v předmětném stanovisku uvádí: *„Z pohledu MŽP je prioritou zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území. V tomto ohledu je nutné trvat na co možná nejrychlejším dořešení dálniční a silniční sítě v metropolitní rozvojové oblasti Brno, a to tak, aby byl co nejdříve odstraněn stávající zcela nevyhovující stav v oblasti znečištění ovzduší generující negativní vlivy na lidské zdraví. Návrh ZÚR JMK obsahuje řadu záměrů s potenciálem přispět ke zlepšení kvality ovzduší (zkvalitnění a zkapacitnění veřejné dopravy [nové terminály IDS, modernizace a výstavba železničních tratí], vyvedení dopravy mimo obytnou zástavbu [obchvaty obcí], stavby plynovodů a teplovodů [předpoklad nahrazení alespoň části lokálních topenišť] aj.), pokračující absence ZÚR JMK by naopak mohla bránit rozvoji v některých oblastech a v konečném důsledku implikovat zhoršování imisní zátěže. V dané situaci proto MŽP považuje za nejvhodnější dokončit pořizování stávajícího návrhu ZÚR JMK a následně urychleně zpracovat aktualizaci zásad, respektující výsledky vypracované územní studie. Z tohoto důvodu zmírňující opatření uvedená v požadavcích tohoto stanoviska nesměřují k úplnému odmítnutí či přerušení pořizování a dopracování předloženého návrhu ZÚR JMK, byť není z pohledu MŽP bez výhrad, jak je uvedeno výše, nýbrž k umožnění jeho schválení a následné urychlené aktualizaci vedoucí ke zhojení popisovaného nevyhovujícího stavu.“*

MŽP se návrhem ZÚR JMK a Vyhodnocením vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území podrobně zabývalo a své stanovisko zevrubně odůvodnilo.

K požadavku na prošetření stanoviska KHS JMK ministerstvem zdravotnictví a prošetření stanoviska MŽP uvádíme, že tento požadavek nemá oporu v zákoně. Zákonná úprava procesu pořizování zásad územního rozvoje neobsahuje takové procesní instituty, na základě kterých by bylo možné požadovat na ministerstvu zdravotnictví, aby prošetřilo stanovisko k návrhu ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které KHS JMK vydala ve smyslu § 37 odst. 2 a 6 stavebního zákona. Rovněž nelze tímto způsobem požadovat na ministerstvu životního prostředí prošetření jejich stanoviska. Podle § 39 odst. 4 stavebního zákona *KrÚ vyhodnotí výsledky projednání a zpracuje s ohledem na veřejné zájmy návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek. Návrhy doručí dotčeným orgánům a ministerstvu pro místní rozvoj a vyzve je, aby k nim ve lhůtě do 30 dnů od obdržení uplatnily stanoviska. Pokud dotčený orgán nebo ministerstvo neuplatní stanovisko v uvedené lhůtě, má se za to, že s návrhy souhlasí.* Touto cestou se dotčené orgány (KHS, ministerstvo zdravotnictví a MŽP) seznámí se způsobem vyhodnocení předmětného požadavku a případně uplatní své stanovisko.

K připomínkám z hlediska věcného řešení návrhu ZÚR JMK uvádíme:

Územně plánovací dokumentace návrh ZÚR JMK obsahuje textovou část I. Návrh a II. Odůvodnění. K návrhu ZÚR JMK je zpracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK životní prostředí (dokumentace SEA) a Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území Natura 2000. V příloze č. 2 dokumentace SEA je obsaženo hodnocení záměrů v rozsahu bodu 6 přílohy stavebního zákona, ve které je stanoven „Rámcový obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí“. Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. Návrhu ZÚR JMK úkolů pro územní plánování k jednotlivým záměrům.

K údajnému neřešení centrální oblasti Jihomoravského kraje uvádíme, že centrem Jihomoravského kraje je Metropolitní rozvojová oblast Brno OB3, kterou vymezila Politika územního rozvoje ČR. Návrh ZÚR JMK ji zpřesnil a vymezil (bod 25 textové části I. návrhu ZÚR JMK). Vymezení oblasti je v PÚR zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem.

Problematika centra Jihomoravského kraje, tzn. v územním rozsahu vymezené Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3, je řešena a popsána v návrhu ZÚR JMK v jednotlivých kapitolách od stanovení priorit územního plánování, přes vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os až k vymezení ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv.

Návrh ZÚR JMK vymezuje v Metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3 návrhové plochy a koridory pro jednotlivé druhy dopravy:

- pro silniční dopravu

  koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, koridor dálnice D1 Kývalka – Slatina pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D2 Chrlice – Brno-jih pro zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek, koridor dálnice D52/JT a dále koridory pro

přestavbu silnic II. třídy – obchvat Chrlic, prodloužení II/152; II/152 Želešice, obchvat; II/380 Tuřany, obchvat; II/385 Hradčany – Čebín, obchvat; II/416 Blučina, obchvat; III/15286 Brno, Slatina, obchvat; II/602 Bosonohy, obchvat; II/425 Rajhrad – Modřice.

- pro železniční dopravu

  koridor celostátní železniční trati č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“); koridor celostátní železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; koridor celostátní železniční tratě č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; koridor regionální železniční tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice; koridor regionální železniční tratě č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou/Ivančice – Střelice, koridor regionální železniční tratě č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

- pro leteckou dopravu

  plocha pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště Brno-Tuřany,

- pro cyklistickou dopravu

  koridory dálkových cyklistických koridorů EuroVelo 4, 9; cyklistické koridory cyklostezek Brno-Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, krajská síť cyklistických koridorů

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že i území centra kraje je z hlediska dopravy návrhem ZÚR JMK řešeno. Výčtem jednotlivých záměrů by bylo možné doplnit i další tematické oblasti (elektroenergetiku, plynárenství, teplovody, zásobování vodou, protipovodňová opatření, územní systém ekologické stability).

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě. Zásady územního rozvoje tedy zachovávají kontinuitu vývoje území. Z tohoto důvodu byly záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy v Jihomoravském kraji aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (UV ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Návrh ZÚR JMK obsahuje řešení celé páteřní silniční infrastruktury. V souladu se stavebním zákonem a zadáním jsou v ZÚR JMK vymezeny plochy a koridory návrhové (veřejně prospěšné stavby) a územní rezervy.

V PÚR ČR v úkolech pro územní plánování v článku (80) v bodě b) je uvedeno cit.: *„Příslušné kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou.“* PÚR ČR tedy nepředjímá způsob vymezení ploch a koridorů.

PÚR ČR vymezuje koridory dopravy tj. koncepci „páteřní“ dopravní infrastruktury, čímž vytváří územní podmínky pro umístění pozemních komunikací, které umožní propojení základní sítě dopravních cest na území ČR a se sousedními státy. V návrhu ZÚR JMK jsou vymezeny všechny záměry obsažené v PÚR ČR jako návrhové plochy – D52, D55, část D43 a dopravní spojení S8. Část D43 je z důvodů podrobně uvedených v kap. G.9. na str. 355 textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK vymezena jako územní rezerva ve variantách. Nelze tvrdit, že tímto dochází k nevymezení celkové koncepce páteřní dopravní infrastruktury.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Návrhem ZÚR JMK je uloženo zpracování územní studie, jejímž cílem je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Dle rozsudku NSS 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 článku [86] lze vypracování územní studie stanovenou v ZÚR (viz § 36 odst. 2 stavebního zákona) považovat za relevantní opatření ke kompenzaci některých negativních kumulativních a synergických vlivů a to v případě, je–li na základě dostupných podkladů možný jen velmi hrubý odhad předpokládané zátěže, což dokládá dokumentace SEA.

Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Nelze vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Kvalitní závěr může být vynesen až na základě určitého portfolia dat, jinak dochází ke zkreslení a závěr nemusí být úplný. Toto portfolio dat je sice již částečně hotovo, ale je nezbytné ho doplnit o výsledky studie, na základě které bude teprve možné komplexní posouzení celé problematiky. Vzhledem k ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nelze výše uvedená posouzení vlivů v ZÚR JMK řešit v potřebné větší podrobnosti. Odůvodnění zpracování územní studie je obsaženo v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Uvedené argumenty prokazují nezbytnost pořízení územní studie.

K uvedenému doplňujeme, že MMR je si vědomo problémů v metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména v její jižní části, a proto je v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR stanoven úkol pro Metropolitní rozvojovou oblast Brno – pořídit územní studii řešící zejména vazby veřejné infrastruktury. Návrhem ZÚR JMK uložená „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ tak plní úkol stanovený Jihomoravskému kraji PÚR ČR.

Postup přednostního pořízení ZÚR JMK a následné zpracování územní studie vyplývá z požadavku stavebního zákona, který ukládá pořízení ZÚR JMK zahájit bezodkladně po jejich zrušení (viz § 42 odst. 6) stavebního zákona).

K připomínce vztahující se k obsahu územní studie uvádíme, že obsah územních studií není stavebním zákonem určen. Je tedy plně na uvážení pořizovatele jak formulovat zadání, které problémy a v jaké podrobnosti považuje za potřebné prověřit v územní studii. V návrhu ZÚR JMK je uveden rámcový obsah územní studie tj. primárně posoudit varianty dálnice D43, potřebnost JZT a prověřit polohy MÚK na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou.

K připomínce, že některé studie byly zcela ignorovány, doplňujeme, že podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž je výsledný obsah ZÚR nemusí reflektovat, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA.

V jižní části Brněnské aglomerace dle údajů ČHMÚ došlo k významnému zlepšení. Dle hodnot naměřených na měřící stanici Brno – Tuřany (která má reprezentativnost až 50 km) lze vyhodnotit v uplynulých letech imisní zatížení lokality sledovanými škodlivinami jako mírně znečištěné. Imisní limity pro posuzované škodliviny zde nejsou překračovány poslední 4 roky. Na stanici Tuřany byl limit překročen naposledy v roce 2011, za období 2012 – 2014 byl splněn, z toho v posledním roce 2014 s velmi výraznou rezervou. Hodnoty pro průměrné denní koncentrace PM10 je zde překračován několikanásobně, ale stanovený maximální počet překročení imisního limitu za rok (tj. 35x ročně) překročen poslední 4 roky nebyl. Průměrné roční koncentrace sledovaných škodlivin

imisní limity splňují. Dokumentace SEA uvádí a hodnotí méně příznivý stav, než by odpovídalo aktuální situaci, která se zjevně s postupem času zlepšuje.

Nicméně ještě vhodnější je použití map rozložení znečištění ovzduší dle ČHMÚ. Český hydrometeorologický ústav zpracovává každoročně tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, která na základě výsledků imisního monitoringu a s pomocí sofistikovaných modelových nástrojů počítá celoplošnou zátěž území ve čtvercové síti 1x1 km. Její uplatnění jakožto podkladu pro informaci o výskytu nadlimitních hodnot je zakotvena i v zákoně o ochraně ovzduší (§ 11 zákona).

Tím je ovšem řešena pouze otázka současné zátěže, nikoli zátěže potenciální – po umístění záměrů. Zde je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie opravdu neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel". Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Dosavadní podklady neumožňují tuto otázku zodpovědět. Rozhodně však neplatí, že by tyto záměry bylo možné bez dalšího posouzení označit za nerealizovatelné.

Obdobná situace je i v případě hluku, kde je problematika komplikovanější o to, že úroveň hluku lze účinně snižovat pomocí technických opatření (protihlukové valy a stěny) i na relativně malém prostoru. Jak ukazují zkušenosti z praxe, i vzdálenost několika málo desítek metrů může být při vhodném technickém řešení ke splnění limitů zcela dostačující. Zde pak hrají roli zcela lokální faktory, např. hloubka zářezu komunikace, převýšení terénu, rampy křižovatek apod. Bez detailního modelování tak nelze o potenciální úroveň hlukové zátěže zástavby v území specifikovat.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou–li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku."*

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: *„Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.*

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit."

Dále je v Programu uvedeno, cit.: *„Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:*

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší*

možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem."

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A".

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o nemožnosti umisťování staveb do území s překročenými limity znečištění ovzduší a o jejich nerealizovatelnosti je mylná.

V souvislosti s vymezením územních rezerv v návrhu ZÚR JMK uvádíme, že územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám") popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

Při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

Koncepční řešení ZÚR JMK jako celek bylo předmětem hodnocení ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí. Základními kroky hodnocení SEA je popis stavu území, posouzení koncepce a posouzení vymezených ploch a koridorů. Dokumentaci SEA zpracovávaly autorizované osoby s příslušnou autorizací, kterou uděluje Ministerstvo životního prostředí ČR a Ministerstvo zdravotnictví ČR.

V celkovém závěru vyhodnocení zpracovatel SEA ZÚR JMK upozorňuje na nutnost urychleného prověření a dořešení problematiky uspořádání nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které je vymezeno jako plocha, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií. Dále uvádí, že potenciálně negativní vlivy a potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí identifikované v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK lze minimalizovat či vyloučit zajištěním provedení opatření navrhovaných zpracovatelem SEA ZÚR JMK. Potenciálně pozitivní vlivy byly vyhodnoceny zejména v případě ploch a koridorů dopravní infrastruktury a protipovodňových opatření ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

<u>K vymezení dálnice D52 a D52/JT:</u>

PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 vymezuje koridor pro rychlostní silnici R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Důvodem jeho vymezení je zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň. Vazba na rakouskou silniční síť. Součást TEN–T. Koridor pro tuto kapacitní silnici je již přímo vymezen v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko bez jakýchkoliv úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

V návrhu ZÚR JMK je vymezen koridorem pro dálnici D52 (v souladu s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015).

Nejvyšší správní soud (NSS) sice ZÚR z roku 2011 zrušil, ale v rozsudku jednoznačně potvrdil oprávněnost či přímo nutnost vedení koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen jako součást spojení Vídně s Brnem. Na tuto komunikaci také Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013ze dne 11.12. 2013o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí klade jeden ze svých koridorů sítě TEN–T (Trans–European Transport Networks tedy celoevropské dopravní sítě). Pojem „celoevropská" není o sjíždění aut z celé Evropy, ale o významu pro Evropu. Úsek D52 (dříve R52) je zařazen do tzv. Core Network, tedy jádrové sítě, z čehož vyplývá nutnost jejího dobudování do roku 2030.

Nařízení ukládá v čl. 4 odst. b odrážce i) *odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách i ve spojovacích bodech mezi nimi v rámci členských států a mezi nimi*. Typickým případem je právě dostavba dálnice D52. Úsekem státní hranice – Mikulov – Pohořelice doplňuje jednak chybějící spojení sousedních států dálničního typu a jednak odstraňuje místa s nedostatečnou kapacitou. Obdobně i Jižní tangenta před Brnem odstraňuje nedostatečně kapacitní úsek trasy od konce D52 v Rajhradě po napojení na D1 v Horních Heršpicích. Nedostatek kapacity není dán jen šířkovým uspořádáním

komunikace, ale i úrovňovými křižovatkami v krátkých vzdálenostech, pohybem pěších a cyklistů, nedostatkem úseků pro předjíždění apod.

Nařízení samozřejmě neobsahuje přesné trasování komunikace, ale respektuje státní koncepce. V případě České republiky to je PÚR, která byla schválena vládou ČR v roce 2009 a aktualizována 2015.

Navržením záměru D52/JT – krátký úsek dálnice spojující stávající trasu D52 od jejího konce v křižovatce Rajhrad s dálnicí D2 jižně od stávající, kapacitně nevyhovující, křižovatky Chrlice u Olympie, bude dokompletováno dálniční spojení Brno – Vídeň a homogenizována (po dostavbě úseku D1 Hulín – Lipník) dálniční infrastruktura tahu TEN–T přes ČR v rámci Baltsko – jadranského koridoru.

Dálnice D2 sice okrajově prochází městskými částmi Tuřany a Jih, ale nelze jí přiřadit pojem „nový dálniční koridor" jižní tangenty. Skutečně nový koridor zasahuje v Brně pouze území Chrlic – a pro přesnost je třeba dodat, že západně od D2, tudíž v neobydlené části území. Nový koridor sice o něco přiblíží dopravu k Popovicím, ale zároveň dojde ke zkvalitnění napojení obce na silniční síť. Naopak odvede část dopravy ze silnice I/52 (Vídeňská) a II/152, které prochází krajem obytné části Modřic a Brna Jihu. Dálnice D2 v úseku Brno – Chrlice je kapacitně nedostatečná a její rozšíření je vyvoláno zvyšujícími se intenzitami. Napojení Jižní tangenty rozšíření nevyvolává, pouze jej využívá.

Aby byla síť TEN–T přehlednější, Nařízení č. 1315/2013seřazuje trasy pod jednotlivé koridory hlavní evropské sítě. Jedním z nich je Baltsko – jadranský, jehož trasy jsou Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Ostrava – Brno – Wien – Graz – Villach – Bologna – Ravenna a Szczecin – Ostrava, Katowice – Žilina – Bratislava – Wien, Graz – Koper – Trieste, Udine – Trieste.

Jedná se o koridory multimodální, tedy koridory, kterými jsou vedeny komunikace více dopravních modů. V případě Baltsko – jadranského jde o tahy dálniční a železniční. Samotná existence Baltsko – jadranského koridoru je však starší. Memorandum k němu bylo podepsáno v roce 2006 zástupci ministerstev ČR, Polska, Slovenska, Rakouska a Itálie.

Již tedy deset let silniční část koridoru vede po I/52, R52/D52 a D47/D1 a sice konkrétně na Brněnsku zastavěnou ulicí Vídeňskou. Začlenění komunikace do koridoru je z hlediska provozu nebo funkce formální. Hlavní význam spočívá v průkazu, že se jedná o komunikaci na preferované síti a tudíž by měla být i preferována z hlediska podpory ze strany EU. Ustavení koridoru v roce 2006 také žádné skokové navýšení dopravy nepřineslo.

Danou problematikou v souvislosti s obavou, že by realizace komunikace vedla k zavlékání dopravy do oblasti Brna a obcí jižní části Brněnské aglomerace se již zabýval Nejvyšší správní soud v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [372] cit.: *„Námitku navrhovatelů týkající se závěru odůvodnění ZÚR na s. 54, kde má být zcela ignorována skutečnost, že v důsledku výstavby rychlostní silnice R52 by došlo k zásadnímu nárůstu objemu zejména nákladní kamionové dopravy v přímo dotčeném území a v územích navazujících, považuje zdejší soud za nedůvodnou. Zdejší soud předem uvádí, že samotná existence rychlostní silnice kamionovou dopravu negeneruje. Naopak bez existence kapacitního propojení hlavních dopravních os se tranzitní kamionová doprava vyskytuje na komunikacích, na kterých by se objevovat neměla, především na komunikacích II. a III. tříd vedoucích skrze obce. Tento druh dopravy pak nepřiměřeně zatěžuje nedostatečnou dopravní infrastrukturu, a to s dopadem jak na technický stav komunikací, tak na okolní životní prostředí i na veřejné zdraví. Navrhovateli namítaný výsledný stav, že bude tato doprava pokračovat ve směrech hlavních dopravních tras dálničního typu na území České republiky, je naopak žádoucí. Soud se dále ztotožňuje s vyjádřením odpůrce, že chybějící úsek R52 mezi Pohořelicemi u Brna a Mikulovem nesnižuje atraktivitu trasy natolik, aby úbytek dopravy v aglomeraci byl bez dobudování R52 zásadní."*

K obavám z hlukového a prachového znečištění z důvodu vymezení koridoru uvádíme, že záměry dopravní a technické infrastruktury byly ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území hodnoceny a z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a složky životního prostředí.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (dokumentace SEA) obsahuje hodnocení jednotlivých navrhovaných záměrů (viz příloha č. 2) a hodnocení koncepce ZÚR JMK jako celku, a to v kapitole 6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí". Pro celou koncepci jsou navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí v kapitole 8 dokumentace SEA. Součástí vyhodnocení je rovněž vyhodnocení vlivů sekundárních, kumulativních, synergických, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých,

trvalých a přechodných, kladných a záporných viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

Hodnocení SEA a Natura je promítnuto do textové části I. návrhu ZÚR JMK požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování (str. 43 textové části I. návrh ZÚR JMK). Z celkového vyhodnocení záměru dálnice D52 vyplývá, že využití koridoru je možné, za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA viz příloha č. 2 dokumentace SEA.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52 v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr neprochází územím s překročením imisních limitů. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V položce „Lidské zdraví" je uvedeno cit.: *„ Záměr je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální.*" Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

V příloze 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů, je u záměru D52/JT v položce „Ovzduší" uvedeno cit.: *„Záměr zasahuje do území s překročením imisních limitů. Vytvoří kapacitní propojení silnice R52 a D2. Odvede dopravu ze stávající silnice II/152, čímž odlehčí zejména zástavbě Modřic, částečně odvede dopravu též z dálnice D1. V místech přiblížení nové komunikace k zástavbě je nutno očekávat určitý nárůst zátěže, nicméně vymezení koridoru poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy tak, aby dopady byly minimalizovány a aby umístění silnice nevyvolalo překročení imisních limitů."* Významnost vlivu na ovzduší je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv. V položce „Lidské zdraví" je uvedena podmínka na zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Významnost vlivu na lidské zdraví je hodnocen jako +1 potenciálně mírně pozitivní vliv.

Návrhem dálnice D52/JT řeší koncepce ZÚR JMK zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel na stávající silnici I/52 v prostoru Brna navazující v prostoru Rajhradu na silnici D52 Pohořelice – Rajhrad. Návrh dálnice D52/JT je veden ve stopě tzv. jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy, a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

K intenzitám dopravy z rakouských dokumentů EIA k D52 uvádíme, že modelování v Rakousku a v ČR je zřejmě založeno na jiných východiscích a zvyklostech. Za základ pro určení rakouské dopravní prognózy v roce 2020 byla vzata prognóza populace 2021 pro Rakousko dle Rakouské konference o územním plánování. Ve scénáři se vychází z vysoké vnitřní migrace, velkého salda vnější migrace a rostoucí průměrné délky života s vysokou plodností. Model pro ZÚR vychází ze zjištěného stavu intenzit 2010 a dle Technických podmínek MD č. 225 výhledovou dopravu stanovuje podle předepsaných koeficientů, které jsou odvozeny z předchozího vývoje intenzit. Pro ZÚR JMK je podstatné, že modely jednotlivých variant pro ZÚR vycházely ze stejných vstupů a tudíž pro hodnocení a srovnání variant jsou naprosto vyhovující.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vymezením záměru dálnice D52 a D52/JT v ZÚR JMK je odůvodněné.

K vymezení dálnice D43:

Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezuje koridor pro rychlostní silnici R43 v trase Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem jeho vymezení je provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová.

Z hlediska prověření variant dálnice D 43 v trase Brno – Moravská Třebová je v návrhu ZÚR JMK D43 řešena v úsecích **Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim** ve variantách *„Bystrcká"*, *„Bítýšská"* a *„Optimalizovaná MŽP – alternativy „* , **Kuřim – Lysice** ve variantách „Německá" a „Optimalizovaná MŽP", **Lysice – Sebranice** – bez variant a **Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** – bez variant. Návrh řešení tedy obsahuje i v podání upřednostňovanou tzv. optimalizovanou verzi R43.

V úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim a Kuřim – Lysice jsou vymezeny 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 (269) textové části I. Návrh je v rámci požadavků na uspořádání a využití území uloženo prověřit varianty územní rezervy koridoru dálnice D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim – Lysice v návaznosti na koridor dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje v rámci koncepčního uspořádání území a rozvoje nadřazené dopravní sítě pro tranzitní i zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a krajském městě Brně. 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.

V Brně a okolním území (OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno) dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci, 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 podrobného a komplexního posouzení variant nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna navržena „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“. Územní studie má mimo jiné (dle rámcového obsahu stanoveného v ZÚR JMK a v měřítku podrobnějším než v ZÚR JMK) *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry.* Odůvodnění vymezení plochy, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií, je podrobně popsáno na str. 355 v kap. G.9. textové části II. Odůvodnění ZÚR JMK.

Ačkoliv se podle ustanovení § 36 odst. 1 stavebního zákona územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí neposuzují, Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) v příloze č. 3 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. Konkrétně u územní rezervy pro dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice v jednotlivých variantách je mj. uvedeno, že při dalším prověřování možností využití vymezeného koridoru pro územní rezervu je nutné věnovat pozornost minimalizaci dopadů na obytnou zástavbu, zajistit splnění hlukových limitů a minimalizovat dopady na chráněná přírodní území.

K obchvatu města Kuřimi podotýkáme, že v otázce výhodnosti (resp. přijatelnosti) jedné či druhé varianty jsou postoje (nejen) ze strany samotných obyvatel města Kuřimi i jeho vedení výrazně protichůdné. Ani ZÚR JMK vzhledem k malé podrobnosti zpracování nemohou z důvodu velké provázanosti dopravních záměrů a složitosti jádrového území kraje dát na tuto otázku jednoznačnou odpověď. Oblast města Kuřimi a jeho okolí je proto součástí plochy, ve které ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má v územní studii soustředit zvláštní pozornost, je *„prověřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna …“*

U ostatních úseků D43 Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje je posouzení záměru z hlediska dopadů na životní prostředí (tedy i hlukové zátěže, znečištění ovzduší) obsaženo ve “Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí“ (tzv. SEA). Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jednotlivých záměrů z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky (mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví) v sobě zahrnují i hodnocení potenciálních negativních vlivů uvedených v námitce.

Vyhodnocení je uvedeno zejména v kap. A.6.9. „Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí“ dokumentace SEA (od str. 180) a v příloze 2 kap. A dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“ se závěrem, že využití koridorů je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA, které jsou uvedeny v příloze 2 dokumentace SEA „Hodnocení záměrů“. Závěry hodnocení jsou promítnuty do výrokové části ZÚR JMK.

ZÚR JMK tak vymezují dálnici D43 komplexně a vzájemných souvislostech s využitím jak návrhových ploch, tak

územních rezerv s možností variantního řešení v daných úsecích.

K vymezení D43 ve variantách uvádíme, že projektant vyhodnotil všechny varianty D43 jako možné viz výše. Vzhledem k velké míře nejistoty však nemohl vybrat výslednou variantu bez podrobnějšího prověření návazností v řešeném území, a proto navrhl jejich vymezení jako územní rezervy a zpracování územní studie. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv (holistický pohled na věc), tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezením variantních koridorů územních rezerv je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako horší nebo již nepotřebné.

Dle stavebního zákona je územní rezerva tvořena územím (plochou nebo koridorem), jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se má teprve prověřit. Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Toto omezení by mělo trvat co nejkratší dobu, tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. V textové části I. návrh ZÚR JMK je v kap. I. *Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií* uveden termín pro zpracování územní studie cit.: „*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.*“

K vymezení silnice I/38:

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor **kapacitní silnice S8** dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Záměr dostavby obchvatu Znojma tak, jak je navržen v ZÚR JMK, tvoří doplnění částí obchvatu, které již byly vyprojektovány, projednány, povoleny a realizovány.

Jako podklad pro zpracování ZÚR JMK byla zadána v roce 2014 dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Z výsledků modelu je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou obchvatu Znojma a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách Znojma. Na obchvatu zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost.

Intenzity dopravy na většině úseků spojení Jihlava – Znojmo nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“ (nyní dle novely silničního zákona „D“). Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Realizace D38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti.

K podatelem předpokládanému nárůstu překročených zákonných limitů uvádíme, že se projektant posouzením záměru obchvatu Znojmo na lidské zdraví zabýval s výsledkem možnosti vymezení záměru v ZÚR JMK.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí. Údaje z imisního monitoringu jsou shrnuty na str. 77 dokumentace SEA včetně naměřených hodnot na stanicích v Kuchařovicích a ve Znojmě. Z těchto údajů projektant při hodnocení vycházel. Významnost vlivu na ovzduší je u záměru obchvat Znojma hodnocen jako +1/+2 potenciálně mírně pozitivní vliv až potenciálně významný pozitivní vliv.

K překročení zákonných limitů Znojma i okolí uvádíme, že na stanici Znojmo došlo k překročení imisního limitu naposledy v roce 2011 (tato skutečnost je v hodnocení obchvatu zohledněna viz příloha č. 2 dokumentace SEA), od roku 2012 jsou hodnoty podlimitní. Rovněž na stanici Kuchařovice jsou koncentrace dlouhodobě pod úrovní imisních limitů. Území, v němž je vymezen koridor pro obchvat Znojma, se nachází (vzdálenostně i charakterově) zhruba uprostřed mezi těmito stanicemi. Pro posouzení imisní situace v dotčeném území lze pak nejvhodněji využít tzv. prostorovou interpretaci naměřených hodnot, kterou provádí Český hydrometeorologický ústav zpracovává na základě výsledků měření a jejímž výsledkem je rozložení imisní zátěže v území v síti čtverců 1x1 km. Posuzuje se vždy buď aktuální rok, nebo 5letý průměr, posledním

prezentovaným rokem je rok 2014. V obou případech, tzn. jak za rok 2014, tak i v 5letém průměru 2010 – 2014, jsou všechny imisní limity v celém koridoru obchvatu splněny.

Stanice Znojmo je umístěna poblíž průtahu přes město Znojmo, odkud právě nový obchvat odvede dopravu. Zvýšená zátěž na této stanici je tedy argumentem pro realizaci obchvatu, nikoli proti němu.

Hodnoty naměřené na této stanici jsou nerelevantní pro charakterizaci imisní situace v prostoru plánovaného obchvatu, neboť se jedná o zcela jiný typ území. K tomu by byla vhodnější stanice Kuchařovice, kde jsou hodnoty dlouhodobě podlimitní, nebo případně průměr obou stanic. Mnohem vhodnější je však použití map ČHMÚ, které prostorově „rozkládají" hodnoty naměřené na stanicích do celého území ve čtvercové síti 1x1 km. Z údajů mapování ČHMÚ pak rovněž vyplývá, že imisní limit je v daném území splněn.

K nevymezení obchvatu Břeclavi jako dálnice D55 uvádíme, že PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury" vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko" a následně „Komparativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko", která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**" textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**". KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad" byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*."

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Studie MUDr. Volfa a RNDr. Kostkana se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012) z hlediska vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad", zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce

uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Dále považujeme za nutné uvést následující skutečnosti:

V diskusi o variantách realizace dopravních záměrů se nesmí opomenout skutečnost, že účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes oblast Bosonoh, Troubska, Ostopovic je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný, vychází shodně ze všech relevantních studií. Otázkou je pouze to, zda uvedené komunikace lze realizovat bez zvýšení zátěže byť malé části obyvatel, žijících podél tras nových komunikací, nad úroveň limitů. Ale jejich přínos ke snížení součtového zdravotního rizika populace je zcela jednoznačný.

Naznačený předpoklad, že vyloučením navržených komunikací v uvedené oblasti se zátěž obyvatel dotčených obcí zásadně sníží, se může ukázat jako mylný, což je další argument pro nutnost zadání komplexní územní studie.

V případě, že dopravní spojení dálnic D1 a D43 bude posunuto více na západ, bude většina dopravy ve směru sever–jih nadále realizována přes tento prostor, tedy po dálnici D1, na níž je již velmi obtížné dále zvyšovat účinnost opatření k ochraně obyvatel. Naproti tomu na nové silnice, které se teprve budou stavět, lze klást mnohonásobně větší požadavky. Ve výsledku se tak může dokonce ukázat, že konzervace zátěže v koridoru D1 je pro okolní obyvatele horší a bude způsobovat trvalé překračování limitů, zatímco rozložení části zátěže na novou silnici by umožnilo tyto limity splnit. Tuto otázku opět nelze zodpovědět bez detailního namodelování celé situace.

Zlepšení stávající situace v Bohunicích je možné odlehčením dálnice D1 v úseku Ostopovice – Brno-centrum. Snížení zátěže na tomto úseku lze nejlépe dosáhnout realizací kapacitních komunikací, které byly obsaženy v původním návrhu ZÚR JMK z roku 2011, zejména jihozápadní tangenty.

Závěr:

V návrhu ZÚR JMK byla navržena **ucelená dopravní koncepce**. Koncepce „páteřní“ silniční infrastruktury je jasně stanovena a respektuje všechny koridory vymezené v PÚR: R43, R52, R55 a dopravní spojení S8. Pouze v části koridoru D 43 je navržena územní rezerva. K navrhovanému řešení bylo vypracováno Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů na životní prostředí (dokumentace SEA). Žádný z navrhovaných záměrů obsažených v ZÚR JMK nebyl v rámci dokumentace SEA hodnocen jako nerealizovatelný tj. neproveditelný.

Opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých vychází orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem jsou **mimo jiné** i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK.

Účelem realizace navrhovaných komunikací je životní prostředí obyvatel zlepšit, nikoli zhoršit. Přitom platí, že největší zátěži jsou jednoznačně vystaveni obyvatelé centrální části Brna. Důvod pro trasování určitých komunikací přes oblast Bosonoh, Troubska, Ostopovic je jednoduše v tom, že v této poloze mají dané komunikace největší potenciál ke zlepšení situace v centru Brna. Tento závěr považujeme za nezpochybnitelný.

Je nutno konstatovat, že stávající podkladové studie neposkytují odpověď na otázku, zda lze dané stavby v tomto prostoru umístit či nikoliv, a to bez ohledu na to, kolik podkladových studií bylo k dispozici. Důvodem je právě to, že tyto studie nemodelovaly komplexně všechny záměry v území Brna a jeho okolí v celém příčinném řetězci „dopravní zatížení – imisní a hluková zátěž – zdravotní rizika obyvatel“. Bez takové studie není vhodné o otázce, kterou z variant D43 a JZT do území lze umístit či nikoliv, autoritativně rozhodnout. Proto je v návrhu ZÚR JMK uloženo zpracování územní studie, která dá odpověď na otázku, která z variant D43 a s ní související JZT je vhodnější jak z hlediska vlivů na obyvatelstvo tak z hlediska dopravní účinnosti.

Pořadí	**231**	Pořadí původní	**P 1259–63**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 231

ZÚR JMK jsou zpracovány nedostatečně a nedostály svému účelu, neboť neobsahují vyhodnocení/porovnání různých koncepčních variant silničního spojení Brna s Vídní navzájem. Požadujeme doplnění tohoto vyhodnocení s přihlédnutím ke všem dostupným pokladům a studiím, které jsou k dané problematice k dispozici (včetně kontrolních závěrů NKÚ či rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ve věci ÚP VÚC Břeclavsko). Porovnání musí obsahovat veškeré aspekty dopravní, environmentální i socio–ekonomické.

Odůvodnění:

1) ZÚR JMK jsou koncepčním dokumentem, které jsou zpracovány s větší mírou obecnosti. Proto mají ZÚR JMK u záměrů vyhledávat nejlepší možné koncepční řešení. ZÚR JMK však na tuto povinnost rezignovaly, když se nezabývaly posouzením variant silničního spojení Brna s Vídní, a to variantou přes Mikulov pomocí D52 a variantou přes Břeclavpomocí D2a D55 (resp. D55 a dvoupruhové I/55). Vyhodnocení by mělo probíhat tak, že by měla být posouzena jak dopravní, tak i environmentální a socio–ekonomická hlediska a vybráno nejvíce vyhovující řešení.

2) Uvedené se ale nestalo, neboť zpracovatel vyhodnotil zvlášť možné varianty přes Mikulov (čímž opakuje již proběhnuvší proces EIA, který je navíc zatížen právními vadami) a zvlášť možné varianty přes Břeclav a naopak nezabýval se jejich vzájemným posouzením, na což podatel upozorňuje již několik let. Na

3) neposouzení koncepčních variant v této kauze přitom poukázal již i Nejvyšší kontrolní úřad, veřejný ochránce práv a konečně také Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku č. j. 3 Ao 1/2007 – 210, kterým byl zrušen ÚP VÚC Břeclavsko.

4) Uvedené jednání (neposouzení koncepčních variant, resp. vyhýbání se tomuto posouzení či posuzování subvariant) lze klasifikovat jako jednání *in fraudem legis,* tedy obcházení zákona.

5) Pro důsledné porovnání variant je zapotřebí brát v úvahu též širší dopravní vztahy, zejména na území Jihomoravského kraje, a proto by v části SEA měly být vyhodnoceny i dvě koncepce silniční dopravy v Jihomoravském kraji – a) koncepce navrhovaná krajem a b) koncepce navrhovaná ve studii Ing. Strnada

6) (2007), kterou má zpracovatel i pořizovatel prokazatelně k dispozici.

5) Posuzování předmětných variant nemůže být znemožněno tím, že existuje Parlamentem ČR neratifikovaná mezivládní dohoda či Deklarace Zastupitelstva Jihomoravského kraje. Je zapotřebí zdůraznit, že ani jeden z uvedených dokumentů nemá aplikační přednost před zákony ČR a sekundárními akty Evropského společenství (zejména nařízení, směrnice). Proto je nutné dodržet postup dle zákona a směrnice o posuzování vlivů (koncepcí) na životní prostředí a řídit se výsledkem tohoto procesu. Není možné dopředu politickou vůlí vylučovat možná variantní řešení a umožňovat tak obcházení tohoto procesu.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 231, ZÚR JMK neobsahují vyhodnocení/porovnání různých koncepčních variant silničního spojení Brna s Vídní navzájem, **se nevyhovuje**.

Přeshraniční souvislosti je věcí řešení PÚR dle § 31 odst. 1 stavebního zákona.

PÚR ČR 2008 v odstavci (109) kapitoly 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ vymezila koridor pro rychlostní silnici R55 v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). Úkolem stanoveným pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady bylo prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R 55 Břeclav – st. hranice. V souvislosti s úkolem vyplývajícím z PÚR ČR 2008, která uložila MD v součinnosti s MŽP a krajem Jihomoravským v čl. (109) prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice, nechalo v roce 2008 Ministerstvo

dopravy zpracovat „ Vyhledávací studii rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“ a následně „Kompar ativní studii R 52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko a R 55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko“, která porovnala dopravní, ekonomické a ekologické parametry variant kapacitního spojení Brno – Vídeň. Výsledek prověřování byl promítnut do Usnesení vlády ČR č. 713/2010, kterým je odsouhlaseno propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí A5 na území Rakouské republiky na česko – rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen a je potvrzeno vybudování obchvatu Břeclavi silnicí I. třídy ve dvoupruhovém uspořádání. Na základě provedené revize evropské dopravní sítě byla R52 potvrzena v síti TEN–T. Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí odsouhlasilo splnění úkolu v čl. (109) a v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 byl nahrazen text „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **Břeclav – hranice ČR (– Wien)**“ textem „úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – **D2**“. KrÚ JMK tak v souladu s Aktualizací č. 1 PÚR přeložku dálnice D55 (obchvat Břeclavi) v ZÚR JMK nevymezil.

Ke koncepci Ing. Strnada uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury. Koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ byl posuzován v rámci modelování a srovnán s dalšími koncepčními scénáři z dopravního hlediska. Alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být komplexně posuzována v návrhu ZÚR JMK vzhledem k jejímu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR. K alternativní dopravní koncepci Ing. Strnada se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 k ZÚR JMK ze dne 21. června 2012 ve kterém v článku [143] uvedl cit.: „*Tzv. alternativní dopravní koncepce Ing. Strnada je v podstatné části založena právě na neexistenci rychlostní komunikace R52 a realizaci spojení Vídně s Brnem přes Břeclav a dále spojení Vídně s Prahou přes Znojmo. Tím se tato koncepce dostává do evidentního rozporu s obsahem PÚR 2008, a proto nemohla v rámci pořizování ZÚR aspirovat na postavení komplexní alternativy řešení koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu.* ***Alternativní koncepce dle návrhu Ing. Strnada je tedy v podmínkách platné politiky územního rozvoje nerealizovatelná****. Nelze proto odpůrci vyčítat, že v rámci pořizování ZÚR, zejména ve fázi posuzování vlivů návrhu ZÚR na udržitelný rozvoj území, nepracoval s komplexní alternativou řešení dopravní infrastruktury na území kraje vycházející ze studie Ing. Strnada*.“

Aktualizace č. 1 PÚR ČR, kterou Vláda ČR schválila usnesením č. 276 ze dne 15. dubna 2015, potvrdila koncepci obsaženou v návrhu ZÚR JMK zpřesněním vymezení kapacitní silnice R43 a R55.

Nutno dodat, že i když je pro pořizování zásad územního rozvoje politika územního rozvoje závazná, KrÚ prověřil v rámci modelování koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“, zda není důvod pro změnu PÚR. Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že varianta má nízkou dopravní účinnost. Koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Otázkou spojení Brna s Vídní přes Břeclav se již Nejvyšší správní soud zabýval v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [145] soud uvedl cit.: „*…Jak nyní soud již shora uvedl, schválená PÚR 2008 nade vší pochybnost zafixovala spojení Brna s Vídní po koridoru R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen. Touto významnou změnou poměrů byl odpůrce vyvázán z právního názoru NSS. Jinými slovy to, co dříve Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 3 Ao 1/2007 – 210 uložil na bedra kraje (tedy posouzení obou koncepčně odlišných variant propojení měst Brno a Vídeň), v mezidobí rozhodla vláda České republiky v PÚR 2008, která za těchto změněných podmínek neumožnila odpůrci zvažovat, zda je vhodné spojit tato města pomocí R52.*“

Dále v článku [192] uvedl „*..Soud ovšem dospěl k názoru, že dopravní koridory obou rychlostních silnic (R52 a R55) nejsou v PÚR 2008 sledovány jako vzájemné alternativy, a proto nebylo třeba zabývat se vzájemným porovnáním jejich vlivů, tedy ani tuto otázku dokazovat.“*

Otázkou povinnosti posuzovat koncepční varianty v návrhu ZÚR JMK se zabýval rozsudek Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012. V článku [131] a [132] rozsudku soud uvedl cit.: „*…dle soudu neplyne povinnost zpracovatele koncepce (zásad územního rozvoje) předložit k posouzení vlivů na životní prostředí variantní návrh koncepce (event. návrh koncepce obsahující variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů). Povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce (event. návrh koncepce řešící variantně jednotlivé plochy a koridory) a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí. V procesu pořizování zásad územního rozvoje se konkrétně jedná*

o požadavek dotčeného orgánu na vyhodnocení vlivů uplatňování zásad územního rozvoje na podmínky udržitelného rozvoje v území dle § 187 odst. 4 stavebního zákona, který musí být převzat do zadání zásad územního rozvoje. Požadavek na zpracování návrhu zásad územního rozvoje ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů, nebo ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání zásad územního rozvoje rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Variantní návrh zásad územního rozvoje, event. návrh obsahující variantně řešené jednotlivé plochy a koridory se tedy zpracovává tehdy, jestliže tento požadavek obsahuje schválené zadání zásad.

[132] V těchto intencích je třeba vykládat i bod 5 a 6 přílohy stavebního zákona. Obsahem vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí je zhodnocení variant tehdy, jestliže podle zadání zásad je pořizovatel povinen varianty zpracovat. Z těchto ustanovení rozhodně neplyne originární povinnost varianty zpracovat vždy. Ostatně Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 7. 10. 2011, č. j. 6 Ao 5/2011 – 43, uvedl, že zákon neukládá povinnost u všech koridorů nadmístního významu plánovat tyto koridory ve variantách…".

Ze strany dotčených orgánu nebyl v rámci projednání zadání ZÚR JMK uplatněn požadavek na zpracování variant řešení.

Pořadí	**232**	Pořadí původní	**P 1259–64**
Téma		Dopravní infrastruktura	
Téma – jiné			

Připomínka č. 232

ZÚR JMK, včetně části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jsou zpracovány značně nevyváženě, a to ve prospěch výstavby nových komunikací a na úkor sociálního a environmentálního pilíře včetně negativních dopadů na zdraví a pohodu obyvatel kraje. Taktéž část SEA je zpracována způsobem, který marginalizuje vlivy silničních staveb na životní prostředí a veřejné zdraví a naopak nepřiměřeně nadhodnocuje jejich údajný a ve většině případů zcela nedoložený přínos.

Odůvodnění:

1) Namísto snahy o regulaci silniční dopravy a negativních vlivů v ní plynoucích, počítají ZÚR JMK s vybudováním mnoha dopravních či průmyslových záměrů, které mají potenciál ještě více zhoršit již tak nepříznivou imisní či hlukovou situaci v některých velice zatížených lokalitách (zejména Šlapanicko, Modříce, Ostopovice, Troubsko, Brno-Bosonohy).
2) Posuzování, zda v budoucnu dojde k překročení limitů znečištění ovzduší či hluku, je nutné aplikovat v souladu s principem předběžné opatrnosti dle ustanovení § 13zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Pokud je s přihlédnutím ke konkrétnímu případu zřejmé, že nebude možné dosáhnout
3) eliminace negativní vlivů na přípustnou úroveň, pak nemůže být takový záměr dále prosazován a vymezován v ZÚR JMK. ZÚR JMK se tohoto principu nedrží, a proto je zpracován v rozporu s právními předpisy.
4) V celkovém důsledku pak ZÚR JMK naprosto nedostatečně reagují na zjištěná fakta ohledně negativních efektů ze silniční dopravy, neboť neumožňují dostatečný rozvoj a podporu železniční dopravy a snahu o přepravu nákladů po železnici. Celkově lze také konstatovat, že ZÚR JMK nedostatečně podporují veřejnou dopravu, která může pomoci k redukci osobní automobilové dopravy a tím i ke snížení množství externalit ze silniční dopravy v celém kraji.
5) Nedostatečně je posouzen vliv záměru D52 na lokality soustavy Natura 2000. Přestože JMK identifikovaly tento záměr jako záměr s potenciálním vlivem na dvě ptačí oblasti (PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny a PO Pálavá) a jednu evropsky významnou lokalitu (EVL Mušovský luh), nejsou v návrhu ZÚR přijímána žádná kompenzační opatření a hledána jiná řešení, jak se těmto střetům s ochranou přírody vyhnout.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 232, ZÚR JMK, včetně části Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jsou zpracovány značně nevyváženě, a to ve prospěch výstavby nových komunikací a na úkor sociálního a environmentálního pilíře včetně negativních dopadů na zdraví a pohodu obyvatel kraje, taktéž část SEA je zpracována způsobem, který marginalizuje vlivy silničních staveb na životní prostředí a veřejné zdraví a naopak nepřiměřeně nadhodnocuje jejich údajný a ve většině případů zcela nedoložený přínos, **se nevyhovuje**.

Účelem zásad územního rozvoje je návrh koncepčního řešení, které optimalizuje územní rozvoj z hlediska příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel (tři pilíře udržitelného rozvoje) ve smyslu § 19 odst. 2 stavebního zákona. K dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj ZÚR JMK stanovují prioritní cíle územního plánování, kterými jsou Priority územního plánování Jihomoravského kraje uvedené v kap. A textové části I. Návrhu ZÚR JMK. Udržitelný rozvoj území ve smyslu § 18 stavebního zákona spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, není závislý pouze na možnosti či nemožnosti umisťování určitého druhu staveb.

Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

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. dokumentace 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 (viz zejména kap. A.6. SEA a příloha 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů). V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

Dokumentace SEA vyhodnotila přípustnost jak jednotlivých záměrů, tak celé koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a z hlediska vlivů na lidské zdraví. Sledované položky – mj. ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví. Při hodnocení záměrů byly zohledněny základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území, aniž by jakkoliv byl některý z nich upřednostňován.

ZÚR koordinují zájmy v území, tj. i veřejné zájmy. Rozvoj železniční dopravy má v kompetenci Ministerstvo dopravy, integrovaný dopravní systém Jihomoravský kraj. V odůvodnění týkajícím se neumožnění dostatečného rozvoje a podpory železniční dopravy a podpory veřejné dopravy není uvedeno, v čem tato nedostatečnost spočívá. Námitka je nekonkrétní a není tedy možné na ni adekvátně reagovat. Pouze lze uvést, že rozvojem železniční dopravy a podporou veřejné dopravy se návrh ZÚR JMK zabývá dostatečně a to na str. 59 v kap. D.1.3 „Železniční doprava“ a na str. 71 v kap. „Integrovaný dopravní systém“ textové části I. návrhu ZÚR JMK. Integrovaný dopravní systém je fungující systém, který vyžaduje doplnění přestupních terminálů, které ZÚR JMK vymezují.

K namítané nedostatečnému posouzení vlivů záměru dálnice D52 na lokality soustavy Natura 2000 uvádíme, že hodnoceny byly jednotlivé záměry koncepce, a to podle tabulky, stupnice významnosti vlivů. U záměru dálnice D52 byl konstatován mírně negativní vliv –1. Na str. 278 oddílu B je k záměrům, u kterých byl zjištěn mírně negativní vliv uvedeno, že cit.: *„Jedná se zejména o liniové novostavby (silnice, elektrovody, plynovody, ropovody), u kterých dochází k přímým územním střetům s lokalitami Natura 2000 ……Záměry musí být podrobně vyhodnoceny při jejich upřesnění v územních plánech, případně v rámci projektové EIA. Pro plochy a koridory s mírně negativními vlivy platí podmínka pro územní plánování, která vyžaduje eliminovat potenciální významně negativní vliv.“*

Závěrem oddílu B je uvedeno cit.: *„Předložená koncepce „Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje“ nemá významný negativní vliv na celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK).“* Vzhledem k tomu, že se kompenzační opatření přijímají pouze v případě, že ZÚR mají významný negativní vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, nebylo nutné kompenzační opatření přijímat.

Pořadí	**233**	Pořadí původní	**P 1259–76–77**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 233

Napadáme pochybení v Aktualizaci PÚR, který byla vypuštěna trasa Břeclav–hranice ČR (– Wien).

Napadáme pochybení v Aktualizaci PÚR, který byla vypuštěna trasa R43 na Svitavy.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 233, napadáme pochybení v aktualizaci PÚR, který byla vypuštěna trasa Břeclav – hranice ČR (– Wien) a trasa R43 na Svitavy, **se nevyhovuje**.

Připomínka směřuje k pořizování PÚR ČR. K výhradám vůči aktualizaci PÚR ČR konstatujeme, že PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 je platným dokumentem, který je pořizovatel povinen respektovat, jak mu ukládá stavební zákon v § 31 odst. 4 (cit.: *„Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“*).

Pořadí	**234**	Pořadí původní	**P 1259–78, 83**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 234

Požadujeme, aby ZÚR byla v souladu s PÚR. Pro S8 je nutné respektovat vymezení v čl. (117) PÚR, tj. Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien), tj. i S8 musí být plnohodnotným obchvatem města Znojmo a v ZÚR tedy nemůže být zanesen místo toho průtah dnes již urbanizovaným územím Znojma včetně Znojma Přímětice. Plnohodnotný obchvat musí být trasován až severně od Znojma-Přímětic, Kuchařovic a Suchohrdel.

Ze stejných důvodů je nepřípustné plánování nové kapacitní silnice přes oblast města Znojma, tj. je nepřípustné za „obchvat“ města Znojma v ZÚR prohlašovat nově částečně realizovaný „průtah“ Znojmem.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 234, požadujeme, aby ZÚR byla v souladu s PÚR. Pro S8 je nutné respektovat vymezení v čl. (117) PÚR, tj. Havlíčkův Brod–Jihlava–Znojmo–Hatě–hranice ČR / Rakousko (Wien), tj. i S8 musí být plnohodnotným obchvatem města Znojmo a v ZÚR tedy nemůže být zanesen místo toho průtah dnes již urbanizovaným územím Znojma včetně Znojma–Přímětice. Plnohodnotný obchvat musí být trasován až severně od Znojma–Přímětic, Kuchařovic a Suchohrdel, je nepřípustné za „obchvat“ města Znojma v ZÚR prohlašovat nově částečně realizovaný „průtah“ Znojmem, **se nevyhovuje**.

K trasování silnice I/38 uvádíme, že koncepce dopravy v Jihomoravském kraji, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území včetně nadřazené dopravní infrastruktury. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategie a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiku České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.), Dopravní sektorovou strategii, 2. fázi (Usnesení vlády ČR č. 850/2013Sb.) a dále Politiku územního rozvoje.

Kapacitní komunikace S8 je koncipována dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR, ZÚR kraje Vysočina, dle návazností na Rakouskou republiku a předpokládané intenzity na sil. I/38 v úseku Jihlava – Znojmo. Takto navrhovaná silnice nemůže na sebe přebírat vyšší roli v kontextu sítě České republiky, než jí stanovuje politika územního rozvoje.

ZÚR kraje Vysočina zpřesňují koridor silniční dopravy republikového významu S8 Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice CR/Rakousko (Wien) jeho vedením v koridoru silnice I/38

v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava – Moravské Budějovice – hranice kraje vymezeném v šířce

150 m zahrnujícím:

a) koridor pro homogenizaci stávajícího tahu;

b) koridory pro umístění nových staveb

b. 1) přeložka silnice I/38 Jihlava – Moravské Budějovice;

b. 2) přeložka silnice I/38 Moravské Budějovice – hranice kraje.

Návrh ZÚR JMK zpřesňuje koridor kapacitní silnice S8 dle Aktualizace č. 1 PÚR ČR vymezením koridoru přeložky silnice I. třídy I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS07, DS08, DS09). Záměr byl v návrhu ZÚR JMK posouzen a vyhodnocen. Návrh plně odpovídá záměrům i očekávání využití komunikace.

Pořadí	**235**	Pořadí původní	**P 1259–79**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 235

Požadujeme vypuštění územní rezervy JZ tangenty města Brna. Jedná se o záměr koridorů dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu, které svým významem přesahují území jednoho kraje. V prvním Zadání ZÚR pořizovatel ZÚR jasně uvedl, že na tyto tangenty by měla být převedena dálnice D1, tj. nejdůležitější dálnice v ČR. ZÚR musí být uvedena do souladu s PÚR, kde tyto tangenty nejsou uvedeny mezi dopravními koridory. Tato komunikace není součástí PÚR a v ZÚR tedy nemůže být tato územní rezerva vymezována.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 235, požadujeme vypuštění územní rezervy JZ tangenty města Brna, **se nevyhovuje**.

Vymezením JZT v ZÚR JMK se již zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článku [151] cit.:" *Pokud pak jde o další dílčí námitky, zhodnotil je soud následovně. Není pravdou, že vymezení koridoru jihozápadní a jižní tangenty v ZÚR je v rozporu se stavebním zákonem z důvodu, že koridor nebyl vymezen v PÚR. Jak soud již shora uvedl, předmětem řešení v PÚR jsou koridory mezinárodního či republikového významu. Koridorem se dle § 2 odst. 1 písm. i) stavebního zákona rozumí plocha pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. Koridor je tedy typem plochy. O plochu republikového významu se jedná tehdy, jestliže svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více krajů [viz § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona]. Koridor jihozápadní a jižní tangenty nelze považovat za koridor republikového významu. Vzhledem k jeho situování uprostřed území Jihomoravského kraje, významu a využití (řešení dopravy v brněnské aglomeraci vyvolané koncentrací dopravních koridorů republikového významu) je třeba dospět k závěru, že jeho charakter je toliko nadmístní ve smyslu § 2 odst. 1 písm. h) stavebního zákona – ovlivní tedy území více obcí, nikoliv území více krajů. Soud dává navrhovatelům za pravdu, že tangenty, které spojují dvě dálnice a několik rychlostních komunikací, jsou velmi významnou stavbou. Nikoliv však celostátního významu, neboť jejich účelem je vyřešit lokální (nadmístní) problémy, které by mohly vzniknout ve městě Brně a jeho bezprostředním okolí v případě kumulace dopravy z různých směrů. Ostatně nejedná se ani o komunikace dálničního typu, jak uvádí navrhovatelé, nýbrž o koridory kategorizované jako krátké čtyřpruhové rychlostní komunikace (jihozápadní a jižní tangenta) a silnice II. třídy (jihovýchodní tangenta). Námitka navrhovatelů je tedy nedůvodná."*

Připomínka směřující do obsahu *prvního zadání ZÚR* je irelevantní. V zadání ZÚR JMK schváleném ZJMK dne 28.02.2013je uveden požadavek na prověření vymezení koridorů tzv. Jihozápadní tangenty.

Vymezení JZT je tedy v souladu s PÚR ČR a zadáním ZÚR JMK.

Pořadí	**236**	Pořadí původní	**P 1259–80, 81**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 236

Přístup k posuzování dopadu ZÚR na veřejné zdraví prezentovaný v části HIA je **principiálně chybný.** Cílem posuzování není a nemůže být porovnání variant bez prvotního stupně hodnocení, kdy **nejprve musí být aplikována vylučující kritéria,** tj. zákaz umisťování nových zdrojů znečištění do oblastí, kde jsou v době pořizování ZÚR prokazatelně překročeny zákonné hygienické limity. Pro lokality, dotčené novou výstavbou silnic a železnic obecně platí, že z definice nelze připustit vznik nepřijatelné úrovně rizika ani u malé části obyvatel ve prospěch celku. Tato formulace se blíží formulaci, která vyplývá z ústavního **práva** jednotlivce na příznivé životní prostředí. Této formulace se posouzení HIA ale nedrží, protože porovnává varianty bez respektování výše specifikovaných vylučujících kritérií a **protizákonně doporučuje varianty, v rámci nichž existují úseky s již existujícím a zdokumentovaným překročením zákonných hygienických limitů.**

Posouzení HIA nepřípustně ignoruje známé hodnoty překročení hygienických limitů. Dle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. je pro průměrné 24hodinové koncentrace PM10 stanoven imisní limit, který má hodnotu 50ug*m–3. Tato koncentrace může být za kalendářní rok překročena maximálně 35x. Tento závazný zákonný indikátor – imisní limit – je v HIA praktický ignorován.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 236, přístup k posuzování dopadu ZÚR na veřejné zdraví prezentovaný v části HIA je principiálně chybný, posouzení HIA nepřípustně ignoruje známé hodnoty překročení hygienických limitů, **se nevyhovuje**.

Z připomínky není zřejmé jakou část HIA má podatel na mysli. Nutno upřesnit, že 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. dokumentace 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 na lidské zdraví. V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

Záměry respektive varianty záměrů se v územně plánovací dokumentaci porovnávají a posuzují v souladu se stavebním zákonem, nikoliv na základě nespecifikovaných „vylučovacích kritérií" jak se domnívá podatel.

V kap. A.3. textové části dokumentace SEA jsou obsaženy údaje o současném stavu životního prostředí (ovzduší, lidské zdraví – hluková zátěž obyvatelstva). Projektant při hodnocení záměrů z těchto údajů vycházel, viz příloha č. 2 dokumentace SEA. Není tedy pravdou, že je imisní limit v dokumentaci SEA ignorován.

V souvislosti s povinností respektovat známý stav zátěže v území se stanoviskem SEA zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [551]. cit.: *„Způsob vypořádání připomínek MŽP uplatněných v jeho stanovisku ze dne 26. 7. 2010 dále navrhovatelé napadají s tím, že MŽP porušilo svoji povinnost respektovat známý stav zátěže v území. Navrhovatelé tak oklikou směřují k témuž, co v jiné části návrhu namítali ve vztahu k otázce (ne)respektování požadavku únosného zatížení a udržitelného rozvoje území. Lze připomenout, že při vypořádávání těchto námitek Nejvyšší správní soud zdůraznil, že posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru. Na úrovni zásad územního rozvoje není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. Vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se tedy z povahy věci nemůže dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku (blíže viz body [102] až [110] shora)."*

K zákonným limitům znečištění ovzduší Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK) v bodě (96) uvádí, cituji: *„Ustanovení § 11, 12 odst. 1 a 13zákona o životním prostředí uvádí, že území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení, že přípustnou míru zatížení určují mezní hodnoty a že ve vztahu k životnímu prostředí je třeba řídit se zásadou předběžné opatrnosti."* NSS je z hlediska věcného a systémového považuje za *„normy programové, které definují zásadní*

pojmy ochrany životního prostředí. Samy o sobě však, s ohledem na existenci jednak složkových zákonů, jednak průřezovou ochranu v podobě posuzování vlivů na životní prostředí, nezakládají soudně vymahatelná práva a povinnosti." NSS dále v článku (98) *„poznamenává, že na věci nic nemění ani ústavní úprava práva na životní prostředí. Ačkoli článek 35 odst. 1 Listiny základních práv a svobod přiznává toto právo každému, lze se jej v souladu s článkem 41 odst. 1 domáhat pouze v mezích zákonů, které toto ustanovení provádějí."* V čl. (102) NSS zdůrazňuje, že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku stanovených příslušnými prováděcími předpisy má své místo v územním řízení, v rámci realizace konkrétního záměru.* NSS dále *„územní řízení označuje za jeden z nejdůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle nějž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení."*

Pořadí	**237**	Pořadí původní	**P 1259–82**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 237

Pro oblast s překročenými hygienickými limity je naopak nutné v rámci ZÚR navrhovat **nápravná územně plánovací opatření.** Tato opatření jsou známa a jsou reálná, ale jsou v Návrhu ZÚR v tomto kontextu zcela ignorována.

Těmito opatřeními jsou např.:

(a) **maximální možná odvedení dálkové tranzitní dopravy vzhledem k Jihomoravskému kraji z** výše definované oblasti a

(b) **odvedení tranzitní dopravy vzhledem k městu Brnu z intravilánu města Brna.**

K zásadním výše uvedeným opatřením (a) a (b) lze uvést:

Re 6(a): Politika územního rozvoje schválená vládou obsahuje dvě kapacitní komunikace, které umožňují odvést dálkovou tranzitní dopravu vzhledem k Jihomoravskému kraji z oblasti brněnské aglomerace, a to rychlostní čtyřpruhovou komunikace R55, definovaná v PÚR jako *„Úsek Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav–hranice ČR (– Wien)", a* kapacitní komunikaci S8, definovaná v PÚR jako *„Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien)".* Jak je doloženo řadou odborných studii, které jsou ve schváleném Zadání uvedeny jako podklady pro pořízení ZÚR (např. Strnad, 2007; Dufek 2007) využití těchto koridorů vede k odvedení dopravy z oblasti Brněnské aglomerace a současně je dálková doprava převedena na nejkratší logické směry Vídeň – Znojmo – Jihlava – Praha a Vídeň – Břeclav –R55 ve směru na Olomouc, Ostravu a Polsko, tj. jedná se o převedení pro brněnskou aglomeraci zbytnou a zatěžující tranzitní dopravu na logické dopravní směry, které jsou o 35 km kratší než zavlek přes Brno. Tím je dosaženo i snížení celkových emisí z dopravy v rámci JM kraje. Toto řešení je ignorováno.

Re 6(b): Pro město Brno je **ignorováno standardní řešení** pro odvedení tranzitní dopravy vzhledem k Brnu s použitím **obchvatu celého města Brna.**

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 237, pro oblast s překročenými hygienickými limity je naopak nutné v rámci ZÚR navrhovat nápravná územně plánovací opatření, tato opatření jsou známa a jsou reálná, ale jsou v Návrhu ZÚR v tomto kontextu zcela ignorována, **se nevyhovuje**.

Ke stávajícímu stavu zatížení území uvádíme, že opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území stanovuje Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno (květen 2016). Mezi opatřeními ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší stanovenými programem v kapitole E. 3. jsou i opatření územně

plánovací, která jsou součástí řešení návrhu ZÚR JMK. Jedná se o páteřní síť kapacitních silnic, silnic I. a II. třídy a v neposlední řadě železniční tratě.

K dálnici D55 u Břeclavi a k dopravní koncepci Ing. Strnada jsme se vyjádřili u **Připomínky č. 231**.

Dodáváme, že v rámci Dopravní sektorové strategie byla posouzena varianta, kdyby při současném rozsahu silniční sítě teoreticky došlo k výstavbě nových kapacitních propojení mezi hraničním přechodem Hatě u Znojma a dálnicí D1 u Jihlavy + by současně hraniční přechod Břeclav/Reintal byl bez omezení nákladní dopravy a současně vznikla R55 v prostoru Otrokovic (+ dokončena D1 kolem Přerova). Dosahované poklesy dopravy v prostoru Brna byly v této variantě relativně velmi nízké.

K obchvatu celého města Brna uvádíme, že návrh ZÚR JMK vymezuje dálnici D43 jako územní rezervu ve variantách přičemž jedna z variant je právě podatelem preferované řešení.

Pořadí	**238**	Pořadí původní	**P 1259–84**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 238

Z nových záměrů na území JMK je tedy přípustné porovnávat pouze ty varianty, které nebyly vyloučeny vylučovacími kritérii.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 238, z nových záměrů na území JMK je tedy přípustné porovnávat pouze ty varianty, které nebyly vyloučeny vylučovacími kritérii, **se nevyhovuje**.

Záměry respektive varianty záměrů se v územně plánovací dokumentaci porovnávají a posuzují v souladu se stavebním zákonem nikoliv na základě nespecifikovaných „vylučovacích kritérií“ jak se domnívá podatel.

Pořadí	**239**	Pořadí původní	**P 1259–85**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 239

„Bystrcká“ trasa R43 je vyloučena, neboť je navrhována přes oblast s dlouhodobým (po mnoho let) překračováním hygienických limitů v MČ Brno-Bosonohy, a to jak limitů prašnosti, tak limitů hlučnosti.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 239, „Bystrcká“ trasa R43 je vyloučena, neboť je navrhována přes oblast s dlouhodobým (po mnoho let) překračováním hygienických limitů v MČ Brno-Bosonohy, a to jak limitů prašnosti, tak limitů hlučnosti, **se nevyhovuje**.

Vymezení územní rezervy pro dálnici D43 přes Bystrc nepovažuje pořizovatel ZÚR JMK za vyloučené. Pro úsek kapacitní silnice R43 (D43) Troubsko (D1) – Kuřim byla zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na jejich základě lze za základní varianty dálnice D43, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, považovat dálnici ve dvou základních polohách, a to Bystrcké a Boskovickou brázdou.

Dle § 36 odst. 1 stavebního zákona se územní rezervy se z hlediska vlivů na životní prostředí ani dopadů na veřejné zdraví neposuzují, neboť účelem územní rezervy je chránit území pro záměr, který nelze bez prověření potřeby realizace a jeho plošných nároků umístit do území. Na základě principu předběžné opatrnosti je však

ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (v příloze č. 3 „Informativní údaje k územním rezervám“) popsána problematika, které musí být při prověřování možností budoucího využití pro daný účel a při upřesnění vymezení koridoru věnována zvýšená pozornost. Účelem informativního přehledu je upozornit na skutečnosti, kterým je nutné při budoucím prověřování věnovat pozornost, tj. neměly by být opomenuty.

K otázce realizovatelnosti uvádíme, že při předběžném posouzení koridorů územních rezerv neshledal projektant u žádného z koridorů takový střet se zájmy ochrany životního prostředí dle jednotlivých složek, který by vyloučil již v této fázi realizovatelnost záměru, pro nějž byla územní rezerva vymezena.

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim nelze jednoznačně rozhodnout i přesto, že výsledky oborového podkladu (dopravního modelování) z hlediska přepravní účinnosti jednoznačně naznačují výhodnost D43 vedené v poloze Bystrcké – var. „Bystrcká“. Nelze ovšem vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Jednoznačná spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak v zastavěném území města Brna, funkce dálnice D43 společně s dalšími záměry jako součást systému třístupňové ochrany města Brna, vzájemné ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant D43 a jejich kombinací, vysoká míra urbanizace území i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví ve vysoce zatíženém příměstském prostoru vedly k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim. ZÚR JMK z tohoto důvodu ukládají zpracování územní studie – „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Úkolem uvedené územní studie je v *podrobnějším měřítku v územně–funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké)*. Jedním z definovaných problémových okruhů, na jejichž zpracování se má soustředit zvláštní pozornost, je *prověřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry.“*

Z uvedeného je zřejmé, že vyloučení některé z variant dálnice D43 jen na základě některého z dílčích hledisek (ať už by šlo o znečištění ovzduší či přepravní účinnost), bez podrobnějšího prověření všech výše uvedených souvislostí a dopadů by bylo předčasné a neopodstatněné.

Součástí územní studie bude hluková a rozptylová studie. Podrobněji o územní studii viz bod 438 textové části I. Návrh ZÚR JMK a kap. G.9. textové části II. Odůvodnění návrhu ZÚR JMK. Na základě výsledků územní studie dojde k výběru variant pro záměry, které jsou nyní v ZÚR navrhovány jako územní rezervy ve variantách, jak je tomu i v případě dálnice D43.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: *„Z povahy věci (jsou–li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřípustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. … Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“*

V Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno je uvedeno cit.: *„Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu.*

Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u Brna nabývají na významu i dopravně–organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit."

Dále je v Programu uvedeno, cit.: „*Pro plánování, povolování nebo realizaci nových dopravních projektů, které budou rovněž ovlivňovat kvalitu ovzduší v aglomeraci Brno, se budou uplatňovat nové přísnější podmínky, aby nedocházelo k nežádoucímu zvyšování imisní zátěže:*

- *Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem."*

Tato podmínka zohledňuje požadavek MŽP uplatněný v rámci stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A".

Výše uvedené dokládá, že hypotéza podatele o vyloučení „Bystrcké trasy R43" vzhledem k jejímu vedení přes území s překročenými limity znečištění ovzduší je mylná.

Pořadí	**240**	Pořadí původní	**P 1259–86**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 240

Obecně lze konstatovat, že všechny známé dopravní studie (Generel dopravy JMK z roku 2004 i studie ADIAS a HBH Projekt s. r.o. z let 2007 – 2010) dokládají, že R43 v Boskovické brázdě ve výhledu má přenést cca 15–20 tis. vozidel denně, z toho cca 4–5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy denně. Těžká nákladní vozidla reprezentují zátěž odpovídající typicky cca 2–4 „jednotkovým vozidlům" (viz např. *Kalasová, A.; Faith, P.; Pafo, J. Dopravné inžinierstvo. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině, 2006).* **Počet jednotkových vozidel odvedených na obchvat je tedy cca 25 – 30 tis denně. Toto je nepřehlédnutelné kumulativní odlehčení intravilánu města Brna,** kde jsou na řadě míst překročeny zákonné hygienické limity a je to tedy nepřehlédnutelné opatření k nápravě, které však nebylo řádně ani v Návrhu ZÚR ani v HIA zhodnoceno.

Bez obchvatu města Brna by nedošlo k odklonění jediného vozidla z intravilánu města Brna a pouze k redistribuci dopravních toků přes Brno s tím, že část této redistribuované dopravy by byla zavedena do oblastí již překročenými hygienickými limity, což je naprosto nepřípustné.

Koridor vedení R43 v tzv. Boskovické brázdě je tedy jediným možným koridorem. Pro tunelovou (východní) variantu je možné dodat, že studie Kalčík, 2009, optimalizovala tunelové řešení a to s použitím tunelu, který ukrývá R43 oproti celé obci Chudčice, přičemž délka tohoto tunelu je identická nebo dokonce kratší než varianty tunelů původně navrhovaných pro MČ Bystrc

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 240, bez obchvatu města Brna by nedošlo k odklonění jediného vozidla z intravilánu města Brna a pouze k redistribuci dopravních toků přes Brno s tím, že část této redistribuované dopravy by byla zavedena do oblastí s již překročenými hygienickými limity, což je naprosto nepřípustné; koridor vedení R43 v tzv. Boskovické brázdě je tedy jediným možným koridorem, **se nevyhovuje**.

Z připomínky lze usuzovat (v kontextu s **Připomínkou č. 242**), že podatel považuje komunikaci vedenou

boskovickou brázdou za „obchvat města Brna“. Pořizovatel konstatuje, že v návrhu ZÚR JMK je v prostoru Boskovické brázdy variantně vymezen koridor dálnice D43, nesouhlasí však s tvrzením, že „Koridor vedení R43 v tzv. Boskovické brázdě je jediným možným koridorem“. Naopak považuje za značné zjednodušení složité a provázané dopravní problematiky na území města Brna představu, že separátní řešení jedné z páteřních komunikací směřujících do Brna se projeví „nepřehlédnutelným odlehčením intravilánu města Brna“. Tento názor je v podání argumentován pouze počtem vozů těžké nákladní dopravy, resp. jejich přepočtem na jednotková vozidla. Pořizovatel především zdůrazňuje, že je třeba přistoupit k řešení dopravy v Brně a jeho širším okolí koncepčně a v komplexu s dalšími záměry, tak jak bylo učiněno při zpracování ZÚR JMK.

Dálnice D43 je nedílnou součástí koncepce dopravy Jihomoravského kraje. Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje.

Problém trasy D43(dle předchozí právní úpravy silnice R43) nespočívá v tranzitní dopravě, nýbrž v dopravě cílové a zdrojové, která je vázána na stávající i rozvojové potřeby krajského města Brna a jeho zázemí jako druhé největší metropole České republiky a která v brněnské aglomeraci výrazně převažuje. Podle výsledků dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ zpracované v r. 2014 jako podklad pro ZÚR JMK, podíl dopravy tranzitní ve směru sever – jih tvoří pouze cca 18 % z celkového objemu dopravy směřující do jádrového území rozvojové oblasti Brna.

Úvahy o dopravní efektivitě D43 proto vycházejí z jednoznačné skutečnosti a dopravním modelem prokázaného výhledového předpokladu, že zásadní převahu automobilové dopravy na území Brna a jeho okolí má doprava zdrojová a cílová,

Trasa bítýšskou stopou má nižší účinnost v samotné obsluze města Brna. Trasa D43 v poloze bystrcké nejlépe plní funkci nejen pro tranzitní dopravu, ale napomáhá i rovnoměrnějšímu rozložení dopravy zdrojové a cílové v Brně, takže veškerá doprava ze severu (I/43), ze západu (II/385) a východu (II/379) pak není vedena do Brna jediným dopravním koridorem po stávající silnici I/43, ale trasa D43 umožňuje její rozdělení do dvou dopravních koridorů a zároveň je zajištěno i odlehčení silnice I/42 (VMO).

Tranzitní doprava ve směru sever – jih není svým objemem ve srovnání s převažující zdrojovou a cílovou dopravou natolik významná a silná, aby výstavba zcela nové kapacitní silnice v odsunuté stopě Boskovickou brázdou pro jádrové území Brna představovala jednoznačné koncepční řešení, které zásadním způsobem vyřeší odvedení automobilové dopravy mimo jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Prioritně je potřebné zabývat se infrastrukturou účinnou pro dopravu zdrojovou a cílovou včetně navazující sítě pro její rozvedení k cíli nebo naopak od zdroje cest na kapacitní silnici.

Není pochyb o tom, že z hlediska dopravy a dopravní účinnosti je poloha dálnice D43 ve stopě Bystrcké, maximálně účinná pro rozvedení převažujícího objemu zdrojové a cílové dopravy, vázané na jádrové území rozvojové oblasti OB3 Brno. Problém spočívá v omezené územní průchodnosti kapacitní silnice ve variantě Bystrcké (která však je v Brně již částečně zrealizovaná) a potřebném zajištění kvalitní obslužnosti dotčeného a širšího území včetně návazností na zdroje a cíle dopravy.

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim nelze jednoznačně rozhodnout i přesto, že výsledky oborového podkladu (dopravního modelování) z hlediska přepravní účinnosti jednoznačně naznačují výhodnost D43 vedené v poloze Bystrcké – var. „Bystrcká“. Nelze ovšem vycházet jen z dopravního modelování, ale i z podmínek území. Jednoznačná spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak v zastavěném území města Brna, funkce dálnice D43 společně s dalšími záměry jako součást systému třístupňové ochrany města Brna, vzájemné ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant D43 a jejich kombinací, vysoká míra urbanizace území i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví ve vysoce zatíženém příměstském prostoru vedly k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim. ZÚR JMK z tohoto důvodu ukládají zpracování územní studie – „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz kap. I. textové části ZÚR JMK – Rámcový obsah územní studie).

Výsledky územní studie budou podkladem pro výběr výsledné varianty i vymezení koridoru D43 v aktualizaci ZÚR JMK.

K dopravní problematice zdůrazňujeme, že kritéria pro plánování dopravních tras jsou multidisciplinárního charakteru, neboť musí být zváženy a zohledněny nejrůznější aspekty, v neposlední řadě přepravní účinnost, negativní vlivy na zdraví občanů a vlivy na životní prostředí, které je třeba posoudit nejen na území města Brna, ale i v širších souvislostech. Odvedení tranzitní dopravy samo o sobě ještě nemusí vést k optimálnímu řešení dopravní infrastruktury ve městě, přitom eventuální odlehčení ve vnitřní části města by se mohlo dít na úkor obyvatel okrajových částí města či okolních obcí. Vzhledem k hustotě osídlení v naší zemi, geomorfologickým podmínkám a dalším limitujícím faktorům je prakticky nemožné (při zajištění smysluplné dopravní účinnosti) vést silnice mimo kontakt se stávajícím osídlením (resp. zcela bez vlivů na sídla a jejich obyvatele).

V Dopravní politice České republiky pro období 2014 –2020 s výhledem do roku 2050 (Usnesení vlády ČR č. 449/2013Sb.) je zcela případně konstatováno, že *„ … dopravní infrastruktura přináší občanům pozitiva, avšak projekty mohou být teoreticky realizovány ve více variantách, které se liší náklady, délkou přípravy záměru, územní prostupností a svými negativními vlivy na životní prostředí, zejména pak na životní podmínky občanů žijících v blízkosti nové infrastruktury. Zároveň návrh projektů může naopak usnadnit životní podmínky obyvatel na jiném místě. Dopravní infrastruktura je nákladná a dlouhodobá investice, a proto posouzení jednotlivých variant včetně hodnocení vlivu na životní prostředí musí být důkladné a s účastí veřejnosti. Celý proces je vždy velmi náročný a může probíhat jen za předpokladu konstruktivního přístupu všech stran.“*

Z připomínky není zřejmé, jakou část HIA má podatel na mysli. Nutno upřesnit, že 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. dokumentace 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 na lidské zdraví. V příloze 1 dokumentace SEA je uvedeno metodické vysvětlení zpracování dokumentace.

Pořadí	**241**	Pořadí původní	**P 1259–87**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 241

Zejména pro nové dopravní stavby je principiální, že tyto záměry nejsou povolovány na omezenou životnost (tj. např. do roku 2020 či 2030), ale bez časového omezení, a že tyto záměry nejsou povolovány pro nějaké limitní hodnoty intenzit dopravy (kdy vyšší hodnoty intenzit dopravy by byly zakázané), ale tyto záměry jsou plánovány pro jejich neomezené využití v jejich plné KAPACITĚ.

Podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění se totiž provádí posouzení záměru na **KAPACITU záměru a** ne na jakékoliv jiné parametry, které mohou být odvozovány z nějakých predikcí, jak bude záměr provozován.

Kapacitou dopravní komunikace se nerozumí očekávaná (nějak predikovaná) intenzita dopravy v nějakém, na zákonu 100/2001 Sb. nezávisle stanoveném, časovém horizontu (např. 10, 20, 30 let). Provoz komunikace totiž není povolován na dobu určitou a není ani povolován (ani stanoviskem EIA ani jinak) na hodnoty intenzit dopravy, které někdo předikuje.

Kapacitou záměru u dopravní silniční komunikace počet vozidel, které tato komunikace je kapacitně schopna přepravit.

Pro věrohodné určení kapacity dopravní silniční komunikace je možné se obrátit např. na všeobecně uznávané normy ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110.

Podle těchto norem je

„Kapacita komunikace nebo komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle je rozhodující) a kapacitou mezikřižovatkových úseků“.

Lze také použít akceptovanou definici

„Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek“

Dále je kapacita komunikace vázána na definovaný pojem *„Úroveň kvality dopravy (ÚKD)*“. Zjednodušeně pro tuto chvíli řečeno kapacita komunikace R43 je dána počtem průběžných jízdních pruhů a kapacita každého ze 4, resp. 6, jízdních pruhů je cca 20 tis vozidel denně, tj. jako kapacitu R43, JZT a JVT t je nutno brát celkem cca 80 tis. vozidel denně, pro D1 rozšiřovanou na 6 jízdních pruhů pak cca 120 tis vozidel denně. Tyto hodnoty musí být vstupními parametry pro jakékoliv modelování hlučnosti, prašnosti a dalších škodlivin pocházejících z dopravy.

Toto nebylo v HIA provedeno.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 241, zejména pro nové dopravní stavby je principiální, že tyto záměry nejsou povolovány na omezenou životnost (tj. např. do roku 2020 či 2030), ale bez časového omezení, a že tyto záměry nejsou povolovány pro nějaké limitní hodnoty intenzit dopravy (kdy vyšší hodnoty intenzit dopravy by byly zakázané), ale tyto záměry jsou plánovány pro jejich neomezené využití v jejich plné KAPACITĚ, **se nevyhovuje**.

K posuzování záměru v souvislosti s kapacitou záměru se již zabýval Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012 v článcích [271] až [274] soud uvedl cit.:

„[271] Soud se neztotožnil ani s námitkou navrhovatelů zmíněnou v návrhu a rozvedenou v replice, že základním parametrem pro vyhodnocení vlivů záměru dopravní stavby na životní prostředí a veřejné zdraví má být její kapacita a nikoliv metoda výhledových intenzit. Uváděná kapacita má být přitom dána maximálním počtem vozidel, která mohou denně jednotlivé typy komunikací využívat při splnění tzv. úrovně kvality dopravy. V této souvislosti navrhovatelé poukazují na body B.I.2. přílohy č. 3 a č. 4 zákona o posuzování vlivů a na normy ČSN 73 6102 a ČSN 73 6101.

[272] K tomu má soud za nutné poznamenat, že příloha č. 3 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí se zabývá náležitostmi oznámení dle tohoto zákona a v bodě B.I.2 požaduje uvést kapacitu (rozsah) předmětného záměru. Příloha č. 4 zákona o posuzování vlivů předepisuje náležitosti dokumentace a její bod B.I.2 je opětovně částí základních údajů týkajících se záměru. Z textu příloh zákona tak nijak nevyplývá navrhovateli tvrzený předpoklad. Výše uvedené přílohy na tomto místě pouze požadují uvést kapacitu (rozsah) záměru a nijak neupravují, jak tuto hodnotu zjistit.

[273] Zatímco u ostatních záměrů výše uvedená hodnota vychází z konkrétních projektovaných hodnot (např. elektrárna o určitém výkonu), u dopravních staveb je stanovení této hodnoty komplikovanější. Zatížení životního prostředí je v případě dopravních staveb způsobováno především dopravou. Tato doprava však není přímo stavitelem dopravní stavby regulovatelná a snadno předvídatelná (na rozdíl např. od výkonu elektrárny) a může se v závislosti na řadě proměnných v čase měnit (ekonomická situace, sezónní vlivy atd.). Právě ke stanovení této zátěže slouží modelování dopravy a určování výhledových intenzit, které má co nejpřesněji určit pravděpodobné vytížení.

[274] Ačkoliv právní řád přesnou metodiku posuzování vlivů koridorů na životní prostředí neupravuje, bylo by dle názoru soudu proti smyslu samotného posuzování SEA a EIA, aby se při stanovení možné zátěže vycházelo z paušálně stanoveného maximálního využití dané komunikace dle technických norem. Především s ohledem na to, že maximálního zatížení daná komunikace nemusí nikdy dosáhnout. Soud má v této souvislosti za zvláštní, že navrhovatelé vyčítají ZÚR nedostatečná zjištění a nízkou míru podrobnosti, v tomto případě však požadují založit celé posuzování pouze na základě paušálních hodnot.“

Z výše uvedeného je zřejmé, že názor podatele o posuzování záměru *na kapacitu záměru* je mylný.

Pořadí	**242**	Pořadí původní	**P 1259–88**
Téma		Doprava silniční	
Téma – jiné			

Připomínka č. 242

Studie firmy DOPING mimo jiné doložila na reálných datech, že tranzitní doprava vzhledem k Brnu se dramaticky liší podle typů vozidel. Pro osobní vozidla naprosto jednoznačně převažuje doprava cílová/zdrojová, která v této kategorii dopravy tvoří 88 procent. Je to logické, neb jak studie také ukazuje, jedná se o dojezd ze vzdálenosti do 45 km, a tedy nepochybně v pracovních dnech dojížďku do zaměstnání do

Brna. Těchto 88 procent osobní dopravu nelze principiálně odklonit z Brna žádným řešením pro R43 či jinou komunikaci, neb toto jsou vozidla, která mají v Brně zdroj či cíl, odklonit lze jen část z 12 procent tranzitní osobní dopravy. Pro dopravu nákladní klesá podíl cílové/zdrojové dopravy pro Brno a roste podíl dopravy tranzitní, a to na 40 procent dopravního proudu pro tato vozidla. Pro těžkou nákladní dopravu (kamiony) podíl tranzitní dopravy roste na 70 procent. Tranzitní dopravu lze na rozdíl od dopravy cílové a zdrojové odklánět, a to standardními řešeními jako jsou obchvaty obcí a okruhy velkých měst. Nákladní doprava je principiálně také nejvíce nebezpečnou pro veřejné zdraví. Lze tedy jen zopakovat, že bez R43 jako obchvatu města Brna nebude z intravilánu města Brna odkloněno jedno jediné vozidlo, neboť neexistuje alternativní trasa, kudy by mohlo Brno objet a musí tedy Brno projet. Jediný známý geomorfologicky akceptovatelný a k Brnu nejbližší koridor je Boskovická brázda a jak již bylo výše uvedeno všechny známé dopravní studie (Generel dopravy JMK z roku 2004 í studie ADIAS a HBH Projekt s. r.o. z let 2007 – 2010) dokládají, že R43 v Boskovické brázdě ve výhledu má přenést cca 15 – 20 tis. vozidel denně, z toho cca 4–5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy denně. Těžká nákladní vozidla reprezentují zátěž odpovídající typicky cca 2–4 „jednotkovým vozidlům“ (viz např. *Kalasová, A.; Faith, P.; Paío, J. Dopravné inžinierstvo, Žilina: Žilinská univerzita v Žilině, 2006).* **Počet jednotkových vozidel odvedených na obchvat je tedy cca 25 – 30 tis denně. Toto je nepřehlédnutelné kumulativní odlehčení intravilánu města Brna,** kde jsou na řadě míst překročeny zákonné hygienické limity a je to tedy nepřehlédnutelné opatření k nápravě, které však nebylo řádně ani v Návrhu ZÚR ani v HIA zhodnoceno.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 242, tranzitní dopravu lze na rozdíl od dopravy cílové a zdrojové odklánět, a to standardními řešeními jako jsou obchvaty obcí a okruhy velkých měst. Nákladní doprava je principiálně také nejvíce nebezpečnou pro veřejné zdraví. Lze tedy jen zopakovat, že bez R43 jako obchvatu města Brna nebude z intravilánu města Brna odkloněno jedno jediné vozidlo, neboť neexistuje alternativní trasa, kudy by mohlo Brno objet a musí tedy Brno projet. Jediný známý geomorfologicky akceptovatelný a k Brnu nejbližší koridor je Boskovická brázda, **se nevyhovuje**.

Připomínka se stejně jako **Připomínka č. 240** se zabývá teoretickou možností „odlehčení intravilánu města Brna“ cestou odklonění tranzitní dopravy na silnici R43 (D43) „jako obchvat města Brna“, argumentace je obdobně založena na počtech vozidel zdrojové/ ve vztahu k dopravě nákladní/osobní.). Odkazujeme se (zejména v otázce dopravní účinnosti) k vypořádání **Připomínky č. 240** a dále uvádíme:

V minulosti byla pro úsek dálnice D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. silnice R43) zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na základě výsledků studií a řady projednávání byla sledována výsledná poloha kapacitní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice“, tzv. varianta“Bystrcká“. V březnu 2006 bylo firmou Adias zpracováno dopravně – technické posouzení, které prověřovalo variantu vedenou v poloze Boskovické brázdy – varianta. “Bítýšská“. Následně byly tyto dvě základní varianty rozšířené o variantu „Optimalizovanou MŽP“ vedenou rovněž v poloze Boskovické brázdy. Návrh této varianty vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, červen 2009), pořízené MŽP ČR.

Za základní varianty, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, lze považovat dálnici D43 ve dvou základních polohách a to Bystrcké a Boskovickou brázdou. Přepravní účinnost variant D43, byla, mimo jiných záměrů a jejich variant, předmětem oborového podkladu pořízeného Jihomoravským krajem pro účely ZÚR JMK „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014) – model 2014. Dodáváme, že dopravní studie a podklady zmíněné v obou připomínkách, které jsou staršího data, měl projektant ZÚR JMK také k dispozici (viz příloha zadání ZÚR JMK), nicméně za relevantní lze považovat především zmíněný aktuální oborový podklad.

Pořadí	**243**	Pořadí původní	**P 1259–89, 90**
Téma		Doprava silniční	

Téma – jiné	

Připomínka č. 243

Politika územního rozvoje nestanovila žádné hlavní spojení Brna s Vídní přes Mikulov, ale naopak stanovila celkem tři spojení z Jihomoravského kraje na Vídeň, a to s použitím kapacitní silnice S8, rychlostní silnice R52 a rychlostní silnice R55. Podle judikátu NSS je nyní pořizovatel ZÚR povinen porovnat varianty a řešení odůvodnit. Je nutné vzít v úvahu rozsudek Nejvyššího správního soudu. To se nestalo.

Zda je varianta přijatelná či ne naprosto neodpovídá na klíčovou otázku, pro kterou byl zrušen ÚP VÚC Břeciavsko rozsudkem Nejvyššího soudu. Spojení Brno – Vídeň má dvě varianty, a to variantu trasy vedenou okolo Mikulova a variantu trasy vedenou okolo Břeclavi. K nápravě situace identifikované rozsudkem NSS bylo tyto varianty vzájemně porovnat. To se nestalo. Tím bylo pořizování ZÚR JMK zatíženo tak vážnou chybou, že jedinou nápravou opakování pořizování ZÚR JMK.

Klíčovým problémem je, že Návrh ZÚR ignoroval jedinou existují komparativní studii tras Brno – Mikulov – Vídeň a Brno – Břeclav – Vídeň z hlediska NATURA2000 (Volf, 2007). Tato studie jasně doložila preferenci pro volbu trasy Brno – Břeclav – Vídeň a není nutné vydávat miliony na zmanipulované studie, aby bylo pochopeno, že ve variantě Brno – Břeclav – Vídeň se současně jednou silnicí spojení Brna a Vídně a obchvat Břeclavi, zatímco pro řešení Brno – Mikulov – Vídeň je třeba navíc vybudovat ještě druhou silnici, tj. obchvat Břeclavi. Lze dále odkázat na výše uvedenou argumentaci jak k řešení situace v Břeclavi, tak i na vylučujícím kritériem vyloučený záměr R52 Pohořelice. Mikulov (– Vídeň) s vyvolaným systémovým nárůstem intenzity dopravy v jižní části Brněnské aglomerace.

Je zamlčeno, že existuje odborný posudek, který porovnává výhody napojení ČR a Rakouska pro spojení Brna a Vídně v trase okolo Břeclavi a okolo Mikulova. Jedná se o Odborný posudek autorizované osoby Ing, Holcnera, PhD nazvaný *„Posouzení vzájemných souvislostí pro dvě silniční trasy Brno –Vídeň– R52 a napojení Rakouska u Mikulova a R55 a napojení Rakouska u Břeclavi*“ z června 2008. Tento posudek jednoznačně dokazuje preferenci pro čtyřpruhovou trasu R55 okolo Břeclavi, což je také řešení obsažené v závazné PÚR schválené vládou ČR v červenci 2009.

Zamlčení tohoto posudku je zásadní pochybení. Je jasně doloženo, že trasa Brno – Vídeň s využitím R55 jako čtyřpruhového obchvatu Břeclavi je výhodnější. Argumentace vZÚR pro opačné řešení je neúplná a schází přímé porovnání variant spojení Brna a Vídně přes Břeclav a pres Mikulov, což bylo již pochybení pořizovatele ÚP VÚC Břeclavsko, který byi z tohoto důvodu zrušen rozsudkem NSS v listopadu 2009.

Vyhodnocení připomínky

Připomínce č. 243, politika územního rozvoje nestanovila žádné hlavní spojení Brna s Vídní přes Mikulov, ale naopak stanovila celkem tři spojení z Jihomoravského kraje na Vídeň, a to s použitím kapacitní silnice S8, rychlostní siínice R52 a rychlostní silnice R55, je zamlčeno, že existuje odborný posudek, který porovnává výhody napojení ČR a Rakouska pro spojení Brna a Vídně v trase okolo Břeclavi a okolo Mikulova, jedná se o odborný posudek autorizované osoby Ing, Holcnera, PhD, **se nevyhovuje**.

Není pravdou, že spojení Brno – Vídeň má dvě varianty, což dokládá Aktualizace č. 1 PÚR ČR. Uvedený závěr učinil i Nejvyššího správního soudu v rozsudku č. 1 Ao 7/2011–526 ze dne 21. června 2012, ve kterém uvedl, že účelem vymezení koridoru R55 i vzhledem k jeho plánovanému směrování není primárně spojit Brno a Vídeň, a to na rozdíl od koridoru silnice R52. Dále uvedl, že R52 a R55 nepředstavují konkurující si alternativy, jejichž vliv na území Natura 2000 by bylo třeba vzájemně porovnat.

Studie MUDr. Volfa a Ing. Holcnera se zabývají porovnáním dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj (oficiální koncepce ZÚR JMK 2011 a alternativní koncepce Ing. Strnada 2012). Vzhledem k tomu, že alternativní koncepce Ing. Strnada nemohla být v návrhu ZÚR JMK zohledněna jako celek pro její rozpor s PÚR, není namístě ani porovnávání dopravní koncepce ZÚR JMK 2011 a tzv. alternativní koncepce Ing. Strnada 2012. Tyto podkladové studie nejsou součástí opatření obecné povahy, a tudíž nemusí reflektovat výsledný obsah ZÚR, jsou pouze pomocnými dokumenty, které slouží k prověřování jednotlivých záměrů.

Nejvyšší správní soud ve shora uvedeném rozsudku v článku [370] dále uvedl cit.: *„Zdejší soud se námitkami týkajícími se absence provedení koncepčních variant rozvoje dopravní infrastruktury, nesplnění požadavků vyplývajících z § 45i ZOPK a opomenutí studie zpracované Mgr. Ondřejem Volfem zabýval již v bodech [191] a [192] tohoto rozsudku. Soud shledal všechny tyto námitky jako nedůvodné. Dle názoru soudu byly posouzeny*

vlivy variant jednotlivých dopravních koridorů na území zařazené do soustavy NATURA 2000. Tyto varianty byly vzájemně porovnány a bylo zformulováno doporučení k výběru variant. K naplnění povinností uvedených v § 45i odst. 2 ZOPK plně postačuje zpracovat varianty jednotlivých koridorů, jak tomu bylo učiněno i v nyní posuzovaném případě. Naplnění požadavku zpracování a posouzení variant dle § 45i odst. 2 ZOPK nemůže být ztotožněno s tvorbou zcela odlišné dopravní koncepce, která by pro svůj rozpor s PÚR 2008 nemohla úspěšně projít procesem pořizování ZÚR. Soud dále v podrobnostech odkazuje na výše uvedenou část rozsudku."

Na základě výše uvedeného byly v návrhu ZÚR JMK posouzeny a vyhodnoceny tři samostatné koridory spojení S8, dálnice D52 a dálnice D55 (v souladu s PÚR ČR) se závěrem, že využití koridorů je možné.

Pořadí	**244**	Pořadí původní	**P 0449–04**
Téma			
Téma – jiné		Procesní	

Připomínka č. 244

Zasílám 28 podpisů na petici proti přehradě jako připomínky k projednání ZÚR.

Petice proti přehradě na řece Oslavě – „Zachraňme údolí Oslavy".

My, níže podepsaní, podporujeme petici proti záměru na výstavbu Vodního díla Čučice na řece Oslavě, podepsané dne 27.4.2016 petičním výborem ve složení: (1) V. A., trvale bytem…, (2) R. H., trvale bytem…, (3) V. K., trvale bytem…, (4) P. B., trvale bytem…, (5) J. O., trvale bytem…, a tedy:

a) nesouhlasíme se záměrem na výstavbu Vodního díla Čučice na řece Oslavě v Přírodním parku Oslava a Přírodní rezervace Údolí Oslavy a Chvojnice, který je popsán níže v odstavci 2 této petice,

b) nesouhlasíme ani s jakýmkoliv jiným podobným záměrem na výstavbu přehrady, nádrže či jiného podobného vodního díla na řece Oslavě, ať již v Přírodním parku Oslava, Přírodní rezervaci Údolí Oslavy a Chvojnice, nebo kdekoli jinde na jejím horním nebo dolním toku, pokud by byl někým zvažován, a

c) žádáme výše uvedené orgány a organizace, aby v mezích své působnosti na svých zasedáních, popřípadě prostřednictvím svých oprávněných představitelů

i) projednaly záměr uvedený výše v písm. a) a vyjádřily s ním nesouhlas,

ii) projednaly možnost záměru uvedeného výše v písm. b) a vyjádřily s ním nesouhlas.

Vyhodnocení připomínky

Připomínky uvedené pod písmeny a) a b) tohoto podání pořizovatel vyhodnotil z věcného hlediska ve vyhodnocení **Připomínky č. 221**, přičemž těmto připomínkám nebylo vyhověno.

Připomínce č. 244, *c) žádáme výše uvedené orgány a organizace, aby v mezích své působnosti na svých zasedáních, popřípadě prostřednictvím svých oprávněných představitelů***" vyhovuje**; **ve zbývajících částech** c)–i) a c)–ii), **se připomínce nevyhovuje.**

Připomínka uvedená pod písmenem c) tohoto podání obsahuje žádost adresovanou „výše uvedeným orgánům a organizacím", avšak v předchozím ani následném textu připomínka nezmiňuje žádný jiný orgán než petiční výbor Petice proti přehradě na řece Oslavě – „Zachraňme údolí Oslavy".

Vzhledem k tomu, že předmětná připomínka byla adresována odboru územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který je orgánem státní správy příslušným k pořizování ZÚR JMK, a v textu připomínky bylo uvedeno *„Zasílám 28 podpisů na petici proti přehradě jako připomínky k projednání ZÚR*", pořizovatel toto podání projednal a vyhověl mu v tom smyslu, že je vyhodnotil jako připomínku k ZÚR JMK.

Připomínkám uvedeným pod písmeny c)–i) a c)–ii), které obsahují žádost o vyjádření nesouhlasu se záměry, proti kterým připomínka brojí pod svými písmeny a) a b), pořizovatel nemůže vyhovět právě vzhledem k důvodům uvedeným ve vyhodnocení **Připomínky č. 221**.

Na okraj pořizovatel uvádí, že v závěru textu připomínky uvedené pod písmenem a) se podatel odkazuje na

„odstavec 2 této petice“, avšak v následujícím textu připomínky podle uvedeného označení nebylo možné identifikovat odpovídající odstavec.